

#### असाधारण

#### **EXTRAORDINARY**

भाग III—खण्ड 4

**PART III—Section 4** 

प्राधिकार से प्रकाशित

#### **PUBLISHED BY AUTHORITY**

सं. 371] No. 371] नई दिल्ली, सोमवार, अक्तूबर 10, 2016/आश्विन 18, 1938 NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 10, 2016/ASVINA 18, 1938

# महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुंबई, 30 सितम्बर, 2016

सं. टीएएमपी/22/2016-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, अपने दरमानों (एसओआर) में सामान्य संशोधन के लिए चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का, एतद्वारा इसके साथ संलग्न आदेश अनुसार निपटान करता है।

# महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## मामला सं. टीएएमपी/22/2016-सीएचपीटी

चेन्नै पत्तन न्यास ---- आवेदक

कोरम

- (i) श्री टी एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजन सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

#### आदेश

(सितम्बर, 2016 के 17वें दिन पारित)

यह आदेश चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के वर्तमान दरमानों में आशोधन से संबंधित है।

2. चेन्नै पत्तन न्यास(सीएचपीटी) के वर्तमान दरमान, इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार आदेश सं. टीएएमपी/11/ 2013-सीएचपीटी दिनांक 04 अगस्त, 2014 के अंतर्गत अनुमोदित किए गए थे। यह आदेश, भारत के राजपत्र में राजपत्र सं.

4808 GI/2016 (1)

- 268 पर 17 सितम्बर, 2014 को अधिसूचित किया गया था। कथित आदेश में दरमानों की वैधता 31 मार्च 2016 तक निर्धारित थी।
- 3.1. पोत परिवहन निदेशालय द्वारा 13 जनवरी 2015 के पत्र सं. 8(1)/2014 टीएएमपी के माध्यम से नयी 'महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु नीति, 2015' जारी की गई जिसे भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 30 पर, दिनांक 27 जनवरी, 2015 को अधिसूचित किया गया था। नयी 'महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु नीति, 2015, 13 जनवरी, 2015 से प्रभावी हो गई है।
- 3.2. तत्पश्चात, प्रशुल्क नीति के खंड 1.5 में किए गए उल्लेखों के आधार पर प्रशुल्क नीति, 2015 के प्रचालन/कार्यान्वयन हेतु महापत्तन न्यासों के साथ समुचित विचार विमर्श के पश्चात दिशानिर्देश तैयार किए गए तथा अधिसूचित किए गए।
- 4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, 01 अप्रैल, 2016 से 31 मार्च 2019 तक की अवधि के लिए प्रशुल्क में संशोधन हेतु प्रशुल्क नीति 2015 और कार्यात्मक दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए, सीएचपीटी द्वारा उनके पत्र सं. एओ/एसओआर)/10611/2015/एफआर दिनांक 04 अप्रैल, 2016 के अंतर्गत एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।
- 4.2 सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव की मुख्य विशेषताओं का उल्लेख नीचे किया जाता है:
  - i. सामान्य संशोधनों संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव प्रशुल्क नीति, 2015 और कार्यात्मक दिशानिर्देशों के अनुसार तैयार किया गया है।
  - ग्रचिलत वर्तमान दरमान पड़ोसी पत्तनों के साथ तुलनात्मक दृष्टिकोण और उपयोक्ताओं से प्राप्त प्रतिक्रियाओं के आधार पर, आशोधित, सरलीकृत, मानक, युक्तियुक्त, सम्मेलित, सामूहीकृत तथा शून्यान्तक किए गए हैं। ये प्रस्तावित दरमान 31 मार्च, 2019 तक प्रभावी रहेंगे।
  - iii. नयी परिभाषाओं का प्रस्ताव किया गया है, शर्तों/विनियमों की समीक्षा की गई है, और तथा दरमान उपयोक्ता-अनुकूल बनाने के लिए आशोधित और सरलीकृत किए गए हैं।
  - iv. कारोबार में विद्यमान वे सेवाएं/सुविधाएं जो अब प्रयोग में नहीं हैं या उपलब्ध नहीं करायी जाती हैं, उनसे संबंधित दरों को हटा दिया गया है।
  - v. प्रशुल्क संबंधी वे शर्तें जो जटिल हैं, उन्हें तालिकाबद्ध किया गया है, सुगमता से समझने के लिए उन्हें जहां तक संभव है, तालिकाबद्ध किया गया है।
  - vi. कार्य निष्पादन मानक निर्धारित किए गए हैं और दरमानों को प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर सूचकांकित किया गया है।
- vii. क्रूड ऑयल व पीओएल पोत, कंटेनर पोत, आरओआरओ पोत तथा अन्य कार्गों जैसे पोत की श्रेणियों के लिए, जैसे पोत संबंधी प्रभार को संबंधित कार्गों समूह की बाजार-मांग के आधार पर प्रशुलक में समंजन की आवश्यकता को देखते हुए, पत्तन-देयता, पॉयलॉटेज और बर्थ किराया।
- viii. पायलॉटेज प्रभार को 3 स्लैब में, प्रधिकरण के कार्यात्मक दिशानिर्देश, 2015 (खंड 10.9) के अनुसार पुन: संरचित किया गया है। ये संशोधित दरें, वास्तव में वर्ष 2014-15 के दौरान पायलटेज से अर्जित राजस्व को बराबर करने के लिए ही संगणित की गई हैं। इसलिए, विभिन्न प्रकार के पोतों के वर्तमान पायलॉटेज प्रभारों में बदलाव या अन्तर दिखायी देगा। पायलॉटेज प्रभार का 25%, स्थानान्तरण प्रभार के तौर पर, निर्धारित किया गया है।
- ix. कार्गो रहित (गैर कार्गो) और हार्बर-पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार का सरलीकरण किया गया है।

- x. घाट-भाड़ा (वार्फेज), अनुसूची को पुन: वर्गीकृत, युक्तियुक्त और सामूहीकृत किया गया है। पिछले 3 वर्षों के दौरान अप्रहस्तित मदों को हटा दिया गया है। मापतोल की इकाईयां आशोधित की गई हैं और मानक बनाई गई हैं1
- xi. एडवेलोरम पर आधारित मदों का प्रशुल्क, इकाई/भार के आधार पर तय किया गया है। आय समतोषीकरण को ध्यान में रखा गया है। वाहनों और परिवहन की श्रेणी के अंतर्गत आने वाले कार्गो का वर्ष 2014-15 के दौरान प्रहस्तित विभिन्न प्रकार के कार्गो के आधार पर पुन: वर्गीकरण किया गया है।
- xii. अपने ही गियर प्रयोग करने वाले पोतों के लिए वसूली जाने वाली वैचारिक (किल्पत) लेवी (जिसे जुलाई 2015 में 50% से घटाकर 25% कर दिया गया था), अब समाप्त कर दिया जाएगा। एफ. सी. थंगम के प्रयोग करने पर अवकाश और दूसरी व तीसरी पारी हेतु समयोपिर प्रभार भी समाप्त किए गए हैं। परिणामत:, पत्तन के राजस्व में 4.50 करोड़ रुपये की कमी होगी।
- xiii. निजी क्रेनों के प्रयोग के लिए 10% की किल्पत लेवी भी समाप्त कर दी जाएगी। इसके एवज में 30 मी. टन तक के पैकेजों पर 20/- रुपये से 40/- रुपये प्रति मी. टन तक तथा 30 मी. टन से अधिक भार वाले पैकेजों पर 200/- रुपये प्रति मी. टन की दर से सामान्य प्रभार लिया जाएगा। ऐसा करने से पत्तन के राजस्व में 2.50 करोड़ रुपये की निबल(नेट) कमी होगी। यह प्रभार भी सरकार की स्टीवडोर्स और 'शोर हैंडलिंग पॉलिसी' लागू होने के साथ ही बन्द कर दिया जाएगा।
- xiv. निशुल्क दिनों की स्थिति यथावत् रखते हुए उनका पुन: सामूहीकरण किया गया है। वर्तमान में वसूल किये जाने वाले विलंब प्रशुल्क, बोर्ड के अनुमोदन से दरमानों में सम्मिलित किया गया है।
- xv. सितंबर, 2015 में एनआईटी पुरस्कार लागू करने से श्रमिक लागत में 67% की कमी हुई है। पत्तन द्वारा, वास्तविक महंगाई भत्ता में वास्तविक बढ़ोत्तरी के कारण, कालानुपाती मजदूरी को अद्यतित करने के सिवाय स्टीवडोरिंग-लेबर प्रभार तथा जनरल-लेवी में बढ़ोत्तरी का कोई प्रस्ताव नहीं किया गया है। 'हॉफ-शिफ्ट गैंग' तैनाती को बंद कर दिया जाएगा।
- xvi. कृषि उत्पादों के लिए टनेज-लेवी को हटाकर सामान्य लेवी में सम्मिलित किया गया है।
- xvii. आयतकों/निर्यातकों से वसूल की जाने वाली 'सीएंडएफ'लेवी को भी कारोबार की आवश्यकता के अनुरूप समाप्त कर दिया गया है। इस कारण पोत के राजस्व में लगभग 4.50 करोड़ रुपये की कमी आएगी।
- xviii. सीएंडएफ कामगारों के लिए 4/- रुपये प्रति मी. टन केक पीस-रेट प्रोत्साहन को बरकरार रखा गया है।
- xix. जब तक कार्गो प्रहस्तन कामगारों को 01.01.2007 से, संशोधित मजदूरी की बकाया अदा की गई राशि की पूरी वसूली नहीं कर ली जाती है तब तक 1/- रुपये प्रति मी. टन की दर से विशेष लेवी ली जाती रहेगी।
- xx. राजस्व के आंकलन के लिए, प्राधिकरण के दिशानिर्देशानुसार वर्ष 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा वास्तविक प्रहस्तन कार्य को संगणन में लिया गया है। वर्ष 2015-16 के दौरान पूरे वर्ष, कुल प्रहस्तन कार्य में 5% की कमी हुई है जिसे संगणन में नहीं लिया गया है।
- xxi. लागत विवरणियों के अनुसार, वार्षिक राजस्व मांग 756 करोड़ रुपये बनती है। जबिक मौजूदा दरमानों के आधार पर राजस्व आंकलन 545 करोड़ रुपये बनता है। इस प्रकार परिणामत: रुपये 211 करोड़ का घाटा बनता है।
- xxii. संपदा, रेल, रॉयल्टी, एफ एंड एम आय आदि जैसे आय स्रोत और लागत विवरणी में शामिल न किए गए व्यय तथा रियायत आदि के प्रभाव को समंजित करने के पश्चात कुल निबल घाटा 124 करोड़ रुपये संगणित किया गया है।
- xxiii. पत्तन, इस घाटे को पूरा करने के लिए कार्य-निष्पादन बढ़ाने, व्यय कम करने तथा कार्य-दक्षता में सुधार लाने पर ध्यान देगा। तथापि खाद्य तेलों, एडवेलेरम पर आधारित प्रशुल्क मदों और विशेष पत्तन सेवा प्रभार रेल से संबद्ध

- कार्गों को छोड़ कर बल्क और ब्रेक बल्क कार्गों के घाट भाड़ा में 10% की वृद्धि की गई है। ऐसा करने से, कार्गों संबंधी प्रभारों में 6.50 करोड़ रुपये की मामूली वृद्धि होगी।
- xxiv. जब बढ़ा हुआ प्रशुल्क, प्रशुल्क की अधिकतम सीमा होगी तो पत्तन द्वारा, कारोबार से संबंधित आयतन के आधार पर स्पर्धात्मक दरें सुनिश्चित करेगा। अतिरिक्त कार्गो (प्रहस्तन कार्य) आकर्षण के लिए, पत्तन द्वारा पहले से ही पोत संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों में विभिन्न रियायतें दी गई हैं।
- 4.3 सीएचपीटी द्वारा फार्म-1 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) और फार्म-3 में प्रस्तावित विवरण प्रस्तुत किया है।
  - i. सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर संगणन का सारांश नीचे तालिकाबद्ध रूपमें दिया गया है।

				(लाख रुपये)	
क्रम सं.	विवरण		व 1 (2011-12)	व 2 (2012-13)	व 3 (2013-14)
(1)	कुल व्यय(वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)	नोट-1			
(i)	प्रचालन व्यय(मूल्यह्रास सहित)		32, 016.61	32, 471.40	32, 431.54
(ii)	प्रबंधन एवं सामान्य ऊपरि व्यय		24, 463.25	26, 203.12	26, 985.89
(iii)	वित्तीय एवं विविध व्यय (एफएमई)		25, 342.85	27, 866.96	39, 134.85
	कुल् व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)		81, 822.71	86, 541.48	98, 552.28
(2)	घटाएं : समंजन				
(i)	संपदा संबंधी व्यय				
	(क) प्रचालन व्यय(मूल्यह्रास सहित)		785.83	900.02	970.36
	(ख) आवंटित प्रबंधन एवं प्रशासनिक ऊपरि व्यय		1, 328.87	1, 728.58	2, 165.77
	(ग) आवंटित एफएमई		619.64	770.38	1, 169.36
	उप-योग 2 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]		2, 734.34	3, 398.98	4, 305.49
(ii)	ऋणों पर ब्याज		96.74	72.85	52.66
(iii)	एक बारगी व्यय का 4/5वां भाग यदि कोई हो, जैसे मजदूरी, पेंशन/ ग्रेच्युटि का बकाया, अनुग्रही अनुदान का बकाया आदि।(प्रत्येक मद का ब्यौरा दें)	नोट-2			
	(क) संशोधित मजदूरी का बकाया		-	-	3, 849.84
	(ख)एसवीआरएस को अनुग्रही भुगतान*		1.26	-	-
	(ग)दिवंगतों के आश्रितों को की गई प्रतिपूर्ति		-	-	-
	उप-योग 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]		1.26	_	3, 849.84

(iv)	पेंशन निधी के अंशदान का 4/5वां भाग ।	नोट-3	4, 960.00	5, 200.00	5, 040.00
(v)	प्रचालन व्यय और मूल्य ह्रास के कुल जोड़ के 25 प्रतिशत से अधिक्य प्रबंधन एवं सामान्य ऊपरि व्यय	प्रपत्र -2 के अनुसार	16, 655.55	18, 310.27	19, 120.59
(vi)	प्रशुल्क नीति के खंड 2.10 के अंतर्गत, केप्टिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण में प्रासंगिक व्यय , यदि कोई हो।				
	(क) प्रचालन व्यय		-	-	-
	(ख) मूल्यह्रास		-	-	-
	(ग) आवंटित प्रबंधन एवं प्रशासनिक ऊपरि व्यय		-	-	-
	(घ) आवंटित एफएमई		-	-	-
	उप-योग 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]		-	-	-
	2 का योग = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2		24, 447.89	26, 982.10	32, 368.58
(0)	(vi)		·		
(3)	समस्त समंजन के पश्चात व्यय (3 = 1-2 )		57, 374.82	59, 559.38	66, 183.70
	कुल व्यय का औसत (क्रम सं.1)			99 070 46	
	पुष्य ज्यय गा जातत (अग त.।)			88, 972.16	
	क्रम संख्या 2 में औसत समंजन (i), (ii), (iv) & (v)			26, 649.16	
	क्रम संख्या 2 (iii) में समंजन			3, 851.10	
(4)	क्रम सं. 3 का औसत व्यय = [ व1 + व2 + व3 ]/3 (नीचे नोट सं. 2(ii) के अनुसार समंजित)			58, 471.90	
(5)	नियाजित पूंजी				
	(i) 31.03.2014 को निबल स्थायी परिसंपत्तियां (वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)			60, 982.65	
	(ii) जोड़ें : 31-03-2014 को प्रगतिरत् कार्य (वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)			9, 425.05	
	(iii) घटाएं: 31 मार्च 2014 को, संपदा संबंधी गतिविधियों से स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य (वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)			12, 590.45	
	(iv) घटाएं : 31 मार्च 2014 को, बीओटी प्रचालकों को अंतरित स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य,			-	

	यदि कोई हो । (लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)			
	(v) घटाएं :प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अंतर्गत कैप्टिव बर्थों के लिए विचारित प्रासंगिक <b>लेखा</b>		-	
	परीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च 2014 को स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य			
	(vi) जोड़ें : कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानकों अनुसार कार्यकारी पूंजी ।	प्रपत्र 4 और नोट 4 के अनुसार		
	(क) इनवेंट्री		866.74	
	(ख) संड्री डेटर		534.56	
	(ग) नगद		4, 645.11	
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का योग		6, 046.41	
	(vii) कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)- (v)+(vi)(ঘ)]		63, 863.66	
6)	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम - क्रम सं. 5(vii) पर 16% की दर से		10, 218.19	
7)	वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) 31 मार्च, 2014 को [(4)+(6)]		68, 690.09	
3)	एआरआर में वर्ष 2014-15 के लिए थेाक मूल्य के लागू सूचकांक के 100 प्रतिशत की दर से सूचकांकन अर्थात @ 6% (7*1.06)		72, 811.50	
	एआरआर में वर्ष 2015-16 के लिए थाक मूल्य के			
9)	लागू सूचकांक के 100 प्रतिशत की दर से सूचकांकन अर्थात @ 3.82% (8*1.0382)		75, 592.90	
0)	अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)		75, 592.90	
1)	क्रम संख्या 10 पर प्रस्तावित दरमानों के अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर) के अनुसार राजस्व आकलन	प्रपत्र 3 और नोट 5 के अनुसार	55, 217.60	

- ii. सीएचपीटी द्वारा फार्म-3 में केवल पत्तन द्वारा वर्ष 2014-15 के दौरान किए गए वास्तविक प्रहस्तन कार्य के लिए मौजूदा-प्रचलित और प्रस्तावित प्रशुल्क के आधार पर राजस्व आकलन का विवरण दिया गया है। कथित फार्म के अनुसार, कार्गो, पोत और विविश प्रभारों से राजस्व का कुल आंकलन 55217.60 लाख प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर के अनुसार किया गया है जबिक अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग 75592.90 लाख है।
- iii. प्रतीत होता है कि सीचपीटी द्वारा दरमानों को बड़े पैमाने पर तार्किक स्तर का बनाया गया है। पूर्ण रूपेण सही रूप दिया गया है। आगे यह, पाया गया है कि सीएचपीटी द्वारा वार्फेज प्रभारों और रेल आबद्ध कार्गो जैसी पत्तन प्रदत्त विशेष सेवाओं के लिए प्रभारों में 10% की वृद्धि और अन्य प्रशुल्क मदों में यथास्थिति प्रस्ताव किया गया है।
- iv. सीएचपीटी द्वारा फार्म-6 में प्रस्तावित दरमान इस प्रकार हैं:-

क्रम सं.	कार्य निष्पादन	कार्य निष्पादन मानक
(1)	कार्गो संबंधी सेवाएं	
(क)	बड़े कार्गो समूहों के संबंध में औसन पोत बर्थ दिवस उत्पादन/निष्पादन (टनों में)	
	क्रूड आयल	46500
	अन्य पीओएल उत्पाद	6700
	खाद्य तेल	3600
	अन्य तरल	3500
	ड्राई बल्क	8200
	सामान्य कार्गो	3000
	समग्र	15400
(ख)	कंटेनरों के संबंध में प्रति घंटा औसत संचलन (टीईयू में)	लागू नहीं
(2)	पोत संबंधी सेवाएं	
(क)	पोतों के फेरे का औसत समय (दिनों में)	
	क्रूड आयल	4.00
	अन्य पीओएल उत्पाद	4.00
	खाद्य तेल	3.00
	अन्य तरल	2.75
	ड्राई बल्क	4.50
	सामान्य कार्गो	2.70

	समग्र	2.60
(ख)	पोतों का औसत प्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय(घंटां में )	
	क्रूड आयल	35.00
	अन्य पीओएल उत्पाद	33.30
	खाद्य तेल	15.00
	अन्य तरल	22.00
	ड्राई बल्क	9.20
	सामान्य कार्गो	7.60
	समग्र	10.40
(3)	पत्तन द्वारा प्रसंगिक समझा गया कोई और मानदंड/मानक	लागू नहीं

5.1 प्रस्ताव की पावती भेजने के साथ-साथ सीएचपीटी से हमारे पत्र दिनांक 13.04.2016 द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए महा पत्तन न्यासों द्वारा अनुपालन की जाने वाली 'चैक लिस्ट' में उल्लेखित किए गए कथित सामान्य संशोधन प्रस्ताव संबंधित बोर्ड संकल्प की प्रति प्रस्तुत करें।

5.2 सीएच पीटी ने दिनांक 15 जून, 2016 के अपने पत्र में कहा है कि अप्रैल 2016 का सामान्य संशोधन प्रस्ताव, सीएचपीटी के न्यासी बोर्ड के समक्ष 27 मई, 2016 को आयोजित बैठक में प्रस्तुत किया गया था। तथा बोर्ड ने पुष्टि और समर्थन करते हुए 4 अप्रैल, 2016 को यह प्रस्ताव प्रधिकरण को भेज दिया है। बोर्ड द्वारा कहा गया है कि प्रस्ताव में, पोत परिवहन मंत्रालय, और /या आदेश/प्राधिकरण के स्पष्टीकरणों और उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों के आधार पर अपेक्षित बदलाव किए जाएं तथा तत्पश्चात उसे बोर्ड समर्थन अथवा पुष्टि के लिए भेजा जा सकता है।

6.1 प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 3.2 और 3.3 में उल्लेख किया गया है कि महापत्तन न्यास, 15 दिनों के अंदर संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियां आमंत्रित करने के लिए ड्राफ्ट एसओआर तथा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक, पत्तन तथा प्राधिकरण एकनिष्ठ ई-मेल पता देते हुए, अपनी वेबसाइट पर अपलोड करेंगे। महापत्तन न्यास को पत्तन उपयोक्ताओं से अंतिम टिप्पणियां प्राप्त होने के 15 दिन के अंदर अपनी प्रतिक्रियाएं प्राधिकरण को भेजनी होंगी। तदनुसार, हमारे दिनांक 13 अप्रैल, 2016 के पत्र के माध्यम से सीएचपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह सभी संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को, ड्राफ्ट एसओआर व कार्य निष्पादन मानकों के अपलोड किए जाने के बारे में सूचित और उन पर अपनी-अपनी टिप्पणियां 15 दिन के अंदर सीएचपीटी के भेजने (एक प्रति प्राधिकरण को पृष्ठांकित) के लिए अनुरोध करें। इस संबंध में संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की एक प्रति सीएचपीटी को भी भेजी गई थी।

6.2 कार्रवाई स्वरूप सीएचपीटी ने दिनांक 03 जुलाई, 2016 के पत्र के माध्यम से सूचित किया है कि उनके द्वारा 11 अप्रैल, 2016 को ड्राफ्ट एसओआरआर कार्य निष्पादन मानक दोनों, वेबसाइट पर लोड कर दिए गए हैं। सीएचपीटी द्वारा, 12 अप्रैल, से 23 अप्रैल, 2016 तक प्रासंगिक उपयोक्ताओं/ उपयोक्ता संगठनों को गई ई-मेल की प्रतियांभी भेजी हैं जिसमें उनसे अनुरोध किया गया है कि वे अपनी-अपनी टिप्पणियां 15 दिनों के अंदर सीएचपीटी तथा उसकी एक प्रति प्राधिकरण को भेज दें। सीएचपीटी द्वारा उन 20 अतिरिक्त संगठनों की सूची भी भेजी गई है जिनकेसाथ सीएचपीटीने विषयगत प्रस्ताव पर विचार-विमर्श किया है।

6.3 तत्पश्चात, सीएचपीटी द्वारा उनके 19 मई, 2016 के पत्र के अंतर्गत सीएचपीटी की 5 मई, 2016 को उपयोक्ताओं/पणचारियोंके साथ, आयोजित बैठक की कार्रवाई का कार्यवृत्त भी भेजा है, जिसमें सीएचपीटी द्वारा दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए प्राधिकरण को भेजे गए प्रस्ताव पर चर्चा की गई है। बैठक के कार्यवृत्त से ज्ञात होता है कि पत्तन द्वारा बैठक में प्रस्ताव के मुख्य बिन्दुओं पर प्रकाश डाला गया है तथा बताया गया है कि घाट-भाड़ा(वार्फेज) प्रभार में 10 प्रतिशत वृद्धि और रेल वाले कार्गों के लिए पत्तन के विशिष्ट सेवा-प्रभार और दरमानों के साधारणीकरण युक्तियुक्त संगत बनाए जाने के कारण राजस्व में कुछ कमी के परिणामस्वरूप, 756 करोड़ रुपये की वार्षिक राजस्व मांग की अपेक्षा प्रस्तावित स्तर पर यह प्रशुल्क 552 करोड़ रुपये हो गया है। पत्तन ने यह भी उल्लेख किया है कि पत्तन का प्रयोजन केवल इसे समतुल्य बनाना है और की गई वृद्धि का उद्देश्य राजस्व में बढ़ोत्तरी करना नहीं है। उपयोक्ताओं/ उपयोक्ताओं द्वारा उठाए गए प्रश्नों और पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों का विवरण नीचे तालिकाबद्ध किया जाता है:-

क्रम सं	उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणी	सीएचपीटी की प्रतिक्रिया
1	मद्रास चैंबर ऑफ कामर्स	
(i)	प्रशुल्क मदें जिन्हें सी एंड एफ लेवी देने के कारण राजस्व में आई कमी को पूरा करने के लिए बढ़ोत्तरी की गयी है।	प्रशुल्क नीति 2015के अनुसार समग्र राजस्व आकलन को संगणन में ले लिया गया है तथा क्रिया-कलापवार लागत आकलन नहीं किया गया है। अत: सी एंड एफ लेवी बंद करने के कारण किसी विशेष मद को जिससे आय में कमी होती है की पहचान करना प्रासंगिक(संभव) नहीं है।
2	उपयोक्ताओं का प्रतिवेदन	
(i)	30 मीट्रिक टन से अधिक भार वाले पैकेजों के लिए निजी क्रेनों के प्रयोग को अनुमत्त करने के लिए प्रभार का रू.200/-प्रति मीट्रिक टन अधिक है।	मौजूदा दरमानों के अनुसार 30 मीट्रिक टन से अधिक भार वाले पैकेजों के प्रहस्तन के लिए निजी क्रेनों के प्रयोग हेतु एफसी थंगम प्रभार रू.250/- से रू.300/- प्रति मीट्रिक टन है। प्रस्तावित प्रभार मौजूदा प्रभार से कम है।

6.4 तदनुसार, कुछ उपयोक्ता संगठनों/उपयोक्ताओं ने अपनी-अपनी टिप्पणियां सीएचपीटी को भेजी हैं तथा उनकी एक-एक प्रति हमें पृष्ठांकित की है। सीएचपीटी द्वारा, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की कुछ टिप्पणियों पर, दिनांक 20 मई, 2016 और 03 अगस्त, 2016 के अपनेपत्रों पर अपनी प्रतिक्रिया दी है।

7.1 पोत परिवहन मंत्रालय के दिनांक 17 सितंबर, 2015 के पत्र के माध्यम से तत्कालीन पोत परिवहन और सड़क परिवन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जनवरी, 2005 में जारी की गई रियायत नीति में आंशिक आशोधन करते हुए इस प्राधिकरण के द्वारा आदेश जारी किए गए थे। पोत परिवहन मंत्रालय के 17 सितंबर, 2015 के पत्र के अनुसार, तटीय पोतों और तटीय कंटेनरों के लिए पोत संबंधी प्रभार एवं कंटेनर संबंधी प्रभार का संगणन करते समय भारतीय मुद्रा बनाम अमेरिकी मुद्रा के उतार-चढ़ाव को शामिल किया जाए तािक सभी तटीय पोतों और कंटेनर संबंधी प्रभारों के लिए पोत संबंधी प्रभार तत्समान प्रभारों के 60% से अधिक न होने पाए। पोत परिवहन मंत्रालय के ये निदेश, प्राधिकरण के दिनांक 05 अक्टूबर, 2015 के आदेश द्वारा संप्रेषित किए जा चुके हैं। तथापि, पोत परिवहन मंत्रालय ने दिनांक 11 मई, 2016 के उत्तरवर्ती पत्र में, दिनांक 17 सितंबर, 2015 के पत्र के माध्यम से जारी किए गए पूर्ववर्ती निदेशोंको स्थिगत करने के आदेश दिए हैं। इसलिए, प्राधिकरण ने भी दिनांक 19 मई, 2016 के आदेश के माध्यम अपने 05 अक्टूबर, 2015 के आदेश को स्थिगत करने संबंधी आदेश जारी किया था जिसे 23 मई, 2016 को सभी पत्तनों में परिचालित किया गया है।

7.2 उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में सीएचपीटी ने, दिनांक 24 मई, 2016 के ई-मेल में उल्लेख किया है कि अप्रैल, 2016 में प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय, आय का आंकलन, प्राधिकरण के दिनांक 05 अक्टूबर, 2015 के आदेश के आधार पर किया गया है। पोत परिवहन मंत्रालय के निदेशों के परिप्रेक्ष्य में, सीएचपीटी ने यह पुष्टि करने का अनुरोध किया है कि क्या सीएचपीटी द्वारा

सामान्य संशोधन के लिए 04 अप्रैल, 2016 को प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में अस्थायी स्थगन संबंधी प्राधिकरण के दिनांक 05 अक्टूबर, 2015 के आदेश के आधार पर आशोधन की आवश्यकता है या प्राधिकरण के आगामी आदेश की प्रतीक्षा की जानी चाहिए।

7.3 प्रत्युत्तर में, दिनांक 25 मई, 2016 के पत्र के अंतर्गत, प्राधिकरण ने सीएचपीटी द्वारा अप्रैल, 2016 में प्रस्तुत प्रस्ताव की प्राधिकरण के 19 मई, 2016 के आदेश के आधार पर पुनरीक्षा करने और संशोधित प्रस्ताव तुरंत प्रस्तुत करने के लिए कहा गया है।

7.4 तदनुसार, सीएचपीटी द्वारा साथ-साथ, उल्लेख किया गया है कि प्राधिकरण के आदेश और बोर्ड के निदेशों के अनुसार प्रस्ताव में संशोधन संबंधी कार्रवाई की जा रही है। इस बात पर विचार करते हुए कि उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों पर विचार करते हुए तथा तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार लगाने की पुरानी प्रक्रिया को शुरू करने के कारण राजस्व में कमी आएगी, संशोधित प्रस्ताव 30.06.2016 या इससे पूर्व प्रस्तुत कर दिया जाएगा। क्योंकि वर्तमान दरमानों की वैद्यता 30.06.2016 को समाप्त हो रही है, सीएचपीटी ने वर्तमान प्रचलित दरमानों के कार्यान्वयन तक जो भी पहले हो बढ़ाने का अनुरोध किया है।

7.5 क्योंकि, सीएचपीटी के दरमानों की वैद्यता 31 मार्च, 2016 को समाप्त हो गई थी, जैसा कि पहले भी उल्लेख किया है, इस प्राधिकरण ने अपने 30 मार्च, 2016 के आदेश के माध्यम से, सीएचपीटी के दरमानों की वैद्यता 30 जून, 2016 तक बढ़ा दी थी। तत्पश्चात, सीएचपीटी के अनुरोध पर, जैसा कि ऊपर कहा गया है, इस प्राधिकरण ने 21 जून, 2016 के आदेश के द्वारा सीएचपीटी के दरमानों की वैधता 30 सितंबर, 2016 तक या दरमानों के कार्यान्वयन होने तक जो भी पहले हो बढ़ा दी है।

8.1 इस परिप्रेक्ष्य में, सीएचपीटी ने अपने पत्र सं. ए.ओ.(एसओआर)/10611/2015/एफआर दिनांक 28 जून, 2016 के अंतर्गत अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

8.2 संशोधित प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं:-

- छोटे पोतों पर प्रभारों में काफी वृद्धि पर उपयोक्ताओं की टिप्पणियों के आधार पर, पायलॉटेज प्रभार, प्रचलित दरमानों के अनुसार ही पुन: निश्चित किए गए हैं। यद्यपि सलेबों की संख्या 6 से घटाकर 5 कर दी गई है।
- ii. स्थानान्तरण प्रभार, पॉयलॉटेज प्रभार का 20% निर्धारित किए गए हैं।
- iii. पोत द्वारा अपने गियर इस्तेमाल करने पर लिए जाने वाले 25% एफ.सी. थंगम प्रभारका विकिरण कर दिया गया है। एफ.सी. थंगम के लिए, ओ.टी.क्रू हेतु प्रभार का भी, अवकाशों तथा द्वितीय और तृतीय पारी के लिए विकिरण करने का प्रस्ताव है।
- iv. निजी क्रेनों के लिए 10% क्रेनेज-प्रभार को भी समाप्त करने का प्रस्ताव किया गया है। इसके एवज में, 30 मी. टन तक भार वाले पैकेजों के लिए 20/- रुपये से 40/- रुपये प्रति मी. टन तथा 30 मी. टन से अधिक भार वाले पैकेजों के लिए 200/- रुपये प्रति मी.टन साधारण भाड़ा या प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया गया है।
- v. व्यापार/कारोबार की आवश्यकताओं के मद्देनजर आयातकों/निर्यातकों से ली जाने वाली 56.80 रुपये प्रति मी. टन की सीएंडएफ लेवी को भी समाप्त किया गया है।
- vi. लागत विवरणी के अनुसार वार्षिक राजस्व मांग रुपये 756 करोड़ निकलती है, जबिक वर्तमान दरमानों का युक्तियुक्त आंकलन रुपये 525 करोड़ बनता है। परिणामत: 231 करोड़ रुपये का घाटा होगा और वर्तमान प्रशुल्क में 44% की वृद्धि अपेक्षित होगी।
- vii. दरमानों वर्तमान 42% वृद्धि और सीएचपीटी के प्रतिस्पर्धी परिदृश्य में, पोत संबंधी प्रभारों में 5% और वार्फेज भार/प्रतिमद/और खाद्य-तेल में परिवर्तित की गई एडवेलोरम मदों को छोड़ कर व पत्तन की विशेष सेवा संबंधी प्रभार में 10% वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है।

- viii. प्रस्तावित वृद्धि के परिणामस्वरूप पत्तन को 25 करोड़ रुपये की अतरिक्त आमदनी होगी परंतु 206 करोड़ का घाटा फिर भी शेष रह जाएगा।
- 8.3 सीएचपीटी द्वारा संशोधित प्रस्ताव में किए गए आशोधन इस प्रकार हैं:
  - i. तटीय पोतों के लिए, भारतीय मुद्रा (रूपयों में) निर्धारित पोत संबंधी प्रभार को मौजूदा डॉलर विनिमय दर से डी-लिंक करना।
  - ii. पॉयलॉटेज शुल्क प्रचालित दरमानों की रूप रेखा के आधार पर पुन: निश्चित कर दिया गया है। स्लैबों की संख्या घटाकर 5 कर दी गई है।
- iii. स्थानान्तरण प्रभार, पॉयलाटेज शुल्क का 20% निर्धारित किए गए हैं।
- iv. सभी श्रेणी के पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अर्थात पत्तन देयता पॉयलॉटेज और बर्थ किराया प्रभार में
   5% की वृद्धि की गई है।
- v. 18.06.2016 को प्रति यूएसडी विनिमय दर अद्यतित करके प्रति यूएसडी 66.40% कर दी गई है।
- vi. पिछले 3 वर्षों के दौरान अर्जित औसतन आय के आधार विलंब शुल्क प्रभार से आय के आंकलन में आशोधन किया गया है।
- vii. वर्ष 2014-15 में वास्तविक आय के आधार पर विविध प्रशुल्क मदों से आय के आंकलन में आशोधन किया गया है।
- viii. प्रस्तावित दरमानों के अनुसार आंकलित आय 550/- करोड़ रुपये बनती है, जो पिछले प्रस्ताव में 552 करोड़ रुपये आंकलित की गई थी। इस प्रकार इसमें 2 करोड़ रुपये की कमी हुई है।
- ix. सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड (i) (ख) और (iii) (ख) में प्राधिकरण के 10 जून, 2016 के आदेशानुसार आशोधन किया गया है।
- x. प्राधिकरण द्वारा दिनांक 26.5.2016 को अधिसूचित दिनांक 19 मई, 2016 के अनुसार, सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड (v) में आशोधन किया गया है।
- xi. बर्थ किराया प्रभार अनुसूची 2.3 के क्रम सं.2 के क्रम अंतर्गत इस आशय का नोट शामिल किया गया है कि बर्थ किया प्रभारों में, एक-वार्फ-क्रकेन का प्रभार शामिल है।
- xii. अतिरिक्त क्रेन हेतु किराया-दर ज्यों की त्यों निर्धारित की गई है और इसे प्रस्तावित दरमानों की अनुसूची 3.2.2 में शामिल किया गया है।
- xiii. पत्तन की क्रेनोंके प्रयोग करने पर प्रभारों के लिए अनुसूची 3.2 के अंतर्गत नोट (1) और (3) को अधिक स्पष्ट तौर पर आशोधित किया गया है।
- xiv. सीमा शुल्क विभाग द्वारा रेके गए कार्गो के लिए निशुल्क अवधि पोत कार्य पूरा होने के दिन से आरंभ होने से, आयातित/निर्यात हेतु कार्गो के लिए लागू निशुल्क दिनों की समाप्ति तक, के लिए आशोधित किया गया है।
- xv. सीमाशुल्क विभाग द्वारा जब्त किए गए सामान से वसूली योग्य प्रभार को बनाए रखा गया है उसे प्रस्तावित दरमानों की अनूसूची 3.3.3 के तौर पर शामिल किया गया है।
- xvi. स्टीवडोर आपरेशनों के लिए श्रमिकों/स्टाफ की आपूर्ति करने के लिए प्रभारों को अनुसूची 4.1 के अंतर्गत नोट (2) में, संदिग्धता रहित बनाने के लिए आशोधित किया गया है।

- xvii. आगम/प्रस्थान हेतु प्रभारोंमें, यह उल्लेख करते हुए अनूसूची 5.1 में एक नया नोट शामिल किया गया है कि एक ही समुद्री-यात्राके लिएपोत के एक यात्री द्वारा ये प्रभार एक ही बार देय होंगे।
- xviii. फायर-इंजिन और गियर संबंधी दरों का प्रत्यवस्थान करते हुए उन्हें पत्तन के उपकरणों का किराया प्रभार अनुसूची 5.2 में क्रम सं. 6 पर शामिल कर लिया गया है।
- xix. भारती डॉक पर जल आपूर्ति की दरें प्रत्यावस्थित की गई हैं और उन्हें प्रस्तावित दरमानों के विविध प्रभार-अनुसूची 5.5 में क्रमसं.2 पर शामिल किया गया है।
- xx. प्रस्तावित दरमानों के क्रम सं.4 पर निर्धारित, पत्तन सीमाओं के अन्दर वीडियोग्राफी करने की दर 25000/- रुपये प्रतिदिन से बढ़ाकर 37000/- रुपये प्रतिदिन कर दी गई है।
- xxi. दस्तावेज जारी करने/प्रमाणीकरण करने के लिए लेवी की इकाई को आशोधित करके प्रति दस्तावेज की अपेक्षा प्रति शीट कर दिया गया है।
- 8.4 सीएचपीटी द्वारा की गई संगणना से पता चलता है कि उच्चतर सीमा-स्तरीय सूचकांकित ए.आर.आर. पूर्ववर्ती प्रस्ताव की भांति 755.93 करोड़ रुपये पर बनाए रखा गया है। फिर भी प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर के अनुसार राजस्व आंकलन पिछले प्रस्ताव में उल्लेखित 552.18 करोड़ की अपेक्षा 549.60 करोड़ रुपये दिखाया गया है।
- 8.5 सीएचपीटी ने दिनांक 6 जुलाई, 2016के ई-मेल के द्वारा, प्रस्तावित प्रस्ताव में कंटेनर पोतों और आरओआरओ पोतों को शामिल न करके, सभी पोतों के लिए 5% वृद्धि का विस्तार कर संशोधन किया है।
- 8.6 संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित वृद्धि तथा राजस्व अपेक्षाएं इस प्रकार हैं:-

(रु. करोड़)

राजस्व हानि		प्रस्तावित वृद्धि के अनुसार आ	तेरिक्त राजस्व
विवरण	राशि	विवरण	राशि
शिप गियरों के प्रयोग के कारण 25- एफसी थंगम प्रभार की समाप्ति	4.00	सभी प्रकार के पोतों संबंधी प्रभार में 5 प्रतिशत वृद्धि	17.00
सी एंड एफ की समाप्ति	4.50	खाद्य तेल और एडवेलोरम को छोड़ कर वार्फेज में 10 प्रतिशत वृद्धि	6.00
शेष श्रेणियों के लिए एडवेलोरम दरों में कनवर्जन	3.00	पोत की विशेष सेवाओं में वृद्धि	1.00
तटीय रियायतों में परिवर्तन के कारण राजस्व में कमी	8.50	स्टीवडोरिंग प्रभारों में वृद्धि	1.00
जोड़	20.00	जोड़	25.00
निबल अ	तिरिक्त राज	गस्व	5.00

- 8.7 कार्य निष्पादन मानक यथापूर्व प्रस्ताव निर्धारित किए गए हैं।
- 8.8 सीएचपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 28 जून, 2016 में किए गए मुख्य आशोधन इस प्रकार हैं:
  - i. सीएचपीटी द्वारा फार्म-3 और फार्म-5 में निम्नलिखित परिवर्तन किए गए हैं:-
    - (क) फार्म-3, पोत संबंधी प्रभार के अध्याय-।। के अधीन

क्रम सं.	04-04-2016 का प्रस्ताव	28-06-2016 का संशोधित प्रस्ताव
	पायलॉटेज और टोवेज फीस	
	सभी श्रेणियों के उत्पादों के लिए कुल 6 स्लेब: -	उत्पाद श्रेणियों के अनुसार कुल 5 स्लेब : -
	3000 जीआरटी तक 3001 से 10, 000 जीआरटी तक 10, 001 से 15, 000 जीआरटी तक 15, 001 से 30, 000 जीआरटी तक 30, 001 से 60, 000 जीआरटी तक 60, 000 जीआरटी से अधिक	10, 000 जीआरटी तक 10, 001 से 15, 000 जीआरटी तक 15, 001 से 30, 000 जीआरटी तक 30, 001 से 60, 000 जीआरटी तक 60, 000 जीआरटी से अधिक
	कोल्ड मूव आपरेशन(आशोधित स्लेब )	
	कंटेनर पोत	कंटेनर पोत
	30, 000 जीआरटी तक	15, 001 से 30, 000 जीआरटी तक
	30, 001 से 60, 000 जीआरटी तक (वृद्धिकारक जीआरटी पर )	30, 001 से 60, 000 जीआरटी तक
	आरओआरओ पोत	आरओआरओ पोत
	30, 000 जीआरटी तक 30, 001 से 60, 000 जीआरटी तक (वृद्धिकारक जीआरटी पर)	30, 001 से 60, 000 जीआरटी तक
	अन्य पोत 30, 000 जीआरटी तक	अन्य पोत
	30, 000 जाआरटा तक 30, 001 से 60, 000 जीआरटी (वृद्धिकारक जीआरटी पर )	10, 000 जीआरटी तक 10, 001 से 15, 000 जीआरटी तक 15, 001 से 30, 000 जीआरटी तक 30, 001 से 60, 000 जीआरटी तक 60, 000 जीआरटी से अधिक तक

- (ख) सीएचपीटी ने सेवा शीर्षों को मानक बनाने के लिए प्रक्रिया का सरलीकरण करने हेतु शीर्षों को जोड़ते या उनका सामूहीकरण करते हुए फार्म-5 (प्रस्तावित दरमान) में आशोधन किया है।
- सीएचपीटी द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय के दिनांक 11 मई, 2016 के पत्र के अंतर्गत दिए गए निदेशों के अनुसार तटीय प्रशुल्क में आशोधन किया है तथा यूएसडी की विनिमय दरों से तटीय दरों को डी-लिंक कर दिया है।
- 9. तदनुसार, प्राधिकरण के दिनांक 04 जुलाई, 2016 के पत्र में सीएचपीटी से अनुरोध किया गया कि वह संशोधित दरमान और कार्य निष्पादन मानक के अपनी वेबसाइट पर अपलोड करने संबंधी सूचना सभी संबंधित उपयोक्ताओं/संगठनों/निकायों को भेजे और तथा उन्हें अनुरोध करें कि वे 15 दिन केअन्दर-अन्दर अपनी टिप्पणियां भेज दें और उनकी एक प्रति प्राधिकरण को भी पृष्ठांकित की जाए। सीएचपीटी को, सामान्य संशोधन प्रस्ताव में संशोधन के लिए, बोर्ड रेजोल्यूशन के अनुमोदन की प्रति भेजने का भी अनुरोध किया जाए।
- 10.1 इसी दौरान विषयगत मामले में सीएचपीटी परिसर में 21 जुलाई, 2016 को एक संयुक्त बैठक का आयोजन किया गया जिसमें सीएचपीटी द्वारा प्रस्ताव पर एक पावर प्वायंट प्रस्तुति दी गई। संयुक्त बैठक में उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और सीएचपीटी द्वारा अपने-अपने विचार/मत प्रस्तुत किए गए।
- 10.2 संयुक्त बैठक के दौरान मद्रास चैंबर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री (एमसीसीआई) ने बड़े जोर-शोर से, प्रोजेक्ट कार्गो हेतु एडवेलोरम आधार पर दरों को जारी रखने की वकालत की। इसके साथ-साथ एमसीसीआई ने दिनांक 21 जुलाई, 2016 के पत्र के माध्यम से भी इस बिंदु पर जोर दिया है। इसलिए, एमसीसीआई के पत्र की एक प्रति सीएचपीटी को, मामले पर विचार करने के लिए भेज दी गई। सीएचपीटी ने दिनांक 03 अगस्त, 2016 के पत्र के माध्यम से इस पत्र का उत्तर दे दिया है।
- 10.3 संयुक्त सुनवाई में हुई यथा सहमित अनुसार, सभी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को बैठक में हुई चर्चापर अपने विचार लिखित रूप में सीएचपीटी को और उनकी एक-एक प्रति प्राधिकरण को भेजने का अनुरोध प्राधिकरण के दिनांक 27 जुलाई, 2016 के पत्र द्वारा किया गया। सीएचपीटी से भी अनुरोध किया गया कि वे उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया दें।
- 10.4 तदनुसार, कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपनी-अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। सीएचपीटी ने दिनांक 03 अगस्त, 2016 के पत्र के अंतर्गत अपनी प्रतिक्रियाएं दी हैं।
- 11. प्रस्ताव की प्रथम जांच के आधार पर, सीएचपीटी को दिनांक 18.7.2016 के पत्र के माध्यम से अनुरोध करने पर सीएचपीटी ने 03 अगस्त, 2016 के पत्र के अंतर्गत, प्राधिकरण द्वारा मांगी गई जानकारी/स्पष्टीकरण और प्रतिक्रियाएं प्रस्तुत की जिन्हें तालिकाबद्ध तरीके से नीचे उल्लेखित किया गया है:-

क्रम सं.	प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचनांए/स्पष्टीकरण	सीएचपीटी के उत्तर/प्रतिक्रियाएं
क.	वार्षिक राजस्व मांग	
(i)	एसवीआरएस के अंतर्गत अनुग्रही अनुदान	
		वर्ष 2011-12 के दौरान, एसवीआरएस के
	सीएचपीटी द्वारा फार्म-1 के क्रम सं. 2 पर एसवीआरएस के लिए अनुग्रही अनुदान के	लिए अनुग्रही भुगतान राशि वास्तव में 1.57 लाख रु. है । प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के
	एकबारगी व्यय के लिए वर्ष 2011-12 के लिए	अनुसार इस राशि का केवल 4/5 भाग, फार्म-1
	1.26 लाख रु. की राशि पर विचार किया गया है जबकि इसी प्रसंग में वर्ष 2012-13 और 2013-14	के क्रम सं. 2 पर अनुमत नहीं किया गया है । परंतु वर्ष 2012-13 में तथा 2013-14 के

के लिए क्रमश: 1544.25 लाख रु. व 2372.72 लाख रु. पर लेखापरीक्षित खातों के अनुसार फार्म- 1 में विचार नहीं किया गया है । इस प्रकार विभिन्न वर्षों के लिए अलग-अलग स्थिति का कारण बताएं।

दौरान वास्तविक अनुग्रही अनुदान भुगतान क्रमश: 77, 21, 29, 725/- रु. तथा 41, 42, 30, 041/- रु. है। पत्तन की लेखा-लेखन पद्धित के अनुसार इस आस्थिगित राजस्व व्यय को 5 वर्षीय किश्तों में विभाजित कर दिया गया है। वर्ष 2013-14 व 2014-15 के दौरान उपिर व्यय का केवल 1/5 भाग अर्थात् 1544.25 लाख रु. और 2372.72 लाख रु. (1544.25 + 828.47) क्रमश: ही बनता है। अत: वास्तविक व्यय का 4/5 भाग, वार्षिक खातों से पहले ही बाहर रखा गया है। अत: प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार इस पर 4/5 भाग की अनअनुमित पुन: लागू करने पर विचार नहीं किया गया है।

# (ii) अनुमत विविध देनदार:

### रेलवे टर्मिनल प्रभार:

कार्य पूंजी के घटक अर्थात् इन्वेंट्री, विविध एवं नकद-शेष, जो सीएचपीटी द्वारा फार्म-4 में दिखाए गए हैं, वे प्रशुल्क नीति, 2015 के प्रचालन के लिए जारी कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुरूप नहीं हैं। सीएचपीटी से अनुरोध है कि वह कार्य पूंजी के खंड 2.5 के अनुसार पुन: परिकलित करे तथा इस संबंध में विस्तृत ब्यौरा दे। परिकलन में विचारित आंकड़ों के लिए वर्ष 2013-14 के संदर्भ भी दिए जाएं।

कार्य पूंजी का परिकलन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार ही किया गया है। इन्वेंट्री के लिए 6 माह की औसत खपत पर विचार किया गया है। विविध देनदारों के लिए दो माह की संपदा किराया-आय तथा नकद-शेष के लिए एक माह के नकद-व्यय के अनुसार विचार किया गया है। पत्तन द्वारा वर्ष 2013-14 में किए गए वास्तविक व्यय को 31.03.2014 तक की कार्य पूंजी के परिकलन के लिए गिना गया है। इनका विवरण फार्म-4 में दिया गया है तथा परिकलन एक्सेल शीट 'डब्ल्यू सी डिटेल' में दिया गया है।

जहां तक रेल टर्मिनल प्रभारों का संबंध है, उल्लेख किया जाता है कि रेलवे बोर्ड के परिपत्र सं. 88/2007 दिनांक 27.08.2007 के अनुसार रेलवे विभाग को उपयोक्ताओं से आने-जाने के रेल यातायात के टर्मिनल प्रभार वसूल करने के निदेश दिए जाते हैं। अत: रेल विभाग से प्राप्तियों का प्रश्न ही नहीं उठता है। वर्ष 2013-14 व 2014-15 के वार्षिक खातों की प्रति सहित, वार्षिक खातों के संदर्भ के साथ कार्य पूंजी के परिकलन संबंधी विवरणी प्रस्तुत है।

ख.	परिभाषाएं	
(i)	प्रस्तावित दरमानों में, एकरेज कोल्ड मूव, विलंब शुल्क, निशुल्क अविध, पूर्ण कंटेनर भार, जोखिपपूण कार्गो, कंटेनर भार से कम भारित कंटेनर, माह, नौचालित पोत स्थानांतरण, शटआऊट कार्गो/ कंटेनर एकल बोया मूरिंग/एकल प्वायंट मूरिंग, पोतांतरण, पोतीय कार्य पूरा होने की तिथि, और वार्पिंग जैसी परिभाषाएं देने का कारण बताएं। एचपीटी द्वारा अन्य महापत्तनों के दरमानों का कोई संदर्भ दिया गया हो तो उल्लेख करें।	विभिन्न परिभाषाओं और संदभों का उल्लेख इस प्रकार है:- सीओपीटी दरमान(जी सं 165 दिनांक 10-6-2013) — अनुसूची 1.1 — परिभाषाएं - सामान्य एंकरेज : क्र. सं. (xiv) - सीएचओपी को के अनुकूल आशोधित, पत्तन संदर्भ सीमित कोल्ड मूवः क्र. सं. (ii) विलंब शुल्कः क्र. सं. (vi) निशुल्क अवधिः क्र. सं. (vii) पूर्ण कंटेनर भार : क्र. सं. (v) जोखितपूर्ण कंटेनरः क्र. सं. (ix) कंटेनर भार से कम भारित कंटेनर : क्र. सं. (xii) नौचालित पोत : क्र. सं. (xix) स्थानांतरण : क्र. सं. (xx) शटआऊट कार्गो/कंटेनरः क्र. सं. (xviii) पसबीएम/एसपीएम क्र. सं. (xviii) पोतांतरण : क्र. सं. (xxiii)
		वीपीटी दरमान (जी सं.65 दिनांक . 31.3.2011) – अनुसूची 1.1 – परिभाषाएं - सामान्य ।  माह: क्र. सं. (7)  वार्पिंग:  वार्पिंग के संबंध में (100 मीटर से कम दूरी पर) निकटवर्ती बर्थ में संचलन के लिए, मूविंग कू प्रभार (अनुसूची 2.2.6 क्रम सं. 5) देय होंगे । पोत के एक बर्थ से दूसरी बर्थ में

		स्थानांतरण के लिए अनुसूची 2.2.3 पर निर्धारित प्रभार देने होंगे। अत: स्थानांतरण और वार्पिंग दोनों में अंतर परिभाषित करने के लिए प्रस्तावित दरमानों में 'वार्पिंग' नामक परिभाषा दी गई है।
(ii)	'एन्क्लोस्ड हार्बर', 'पारी' और 'वार्फेज' की प्रचलित	एन्क्लोस्ड हार्बर:
	परिभाषाओं में आशोधन का कारण बताएं ।	(निकटवर्ती हार्बर) बोया नं.9 की सही अवस्थिति का संकेत देने के लिए आशोधन किया गया है।
		पारी (शिफ्ट):
		पत्तन में विभिन्न वर्ग के किमयों के लिए अलग-अलग समय वाली पारियां हैं । इन पारियों की समयाविध प्रशासकीय सुविधा के अनुसार अधिसूचित की जाती हैं और इनका दरमानों में निर्धारित दरों से कोई संबंध नहीं है । उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में, सामान्यत: एक
		पारी में 8 घंटे होते हैं ।
		वार्फेज:
		सीओपीटी के दरमानों (अनुसूची 3.1 - नोट-।) में वार्फेज की दी गई परिभाषा के आधार पर अधिक स्पष्टता के लिए आशोधित की गई हैं।
(iii)	प्रस्तावित दरमानों में 'कन्साइनमेंट' की पहले से दी गई परिभाषा को हटाने का कारण बताएं ।	प्रचलित दरमानों में दी गई परिभाषाओं और शर्तों में, पड़ोसी महापत्तनों के दरमानों के प्रावधानों के साथ तुलना करते हुए आशोधन किए गए हैं। प्रचलित दरमानों के खंड 1.2 (vii) में शब्दावली 'कन्साइनमेंट' के स्थान पर 'एप्लीकेशन' शब्द कर दिया गया है। इसके अलावा, प्रस्तावित दरमानों में 'कन्साइनमेंट' जैसा कोई शब्द नहीं है। अत: शब्दावली 'कन्साइनमेंट' को प्रासंगिक न मानते हुए हटा दिया गया है।
(iv)	खंड 1.2(ix): - किसी एक प्रक्रिया/बिल में लिए जाने वाले न्यून प्रभार - 100/- रु. में संशोधन करके उसे 200/- रु. किए जाने का कारण बताएं।	न्यूनतम 100/- रु. का प्रभार बहुत समय पहले वर्ष 1992 में लागू किया गया था। दरमानों में अन्य सभी दरें समय-समय पर बढाई जा रही है। अत: वर्तमान दरमानों के लिए विचार करते समय ये दरें बढ़ाकर 200/- रु. करने का प्रस्ताव किया गया है।
(v)	खंड 2.1.1 – पत्तन देयता के अंतर्गत क्रम सं. 5 पर पत्तन देयता के लिए विदेशी और तटीय गैर-कार्गों वाले पोतों की आवृत्ति के निर्धारण के मध्य को	क्योंकि पत्तन को कार्गो संबंधी पोतों से कार्गों संबंधी प्रभार के द्वारा कोई आय प्राप्त नहीं हो रही है। इसलिए गैर-कार्गों वाले तटीय पोतों

	अंतर न रखने का कारण बताएं ।	के प्रत्येक प्रवेश के लिए पत्तन देयता का प्रस्ताव किया गया है।
(vi)	पोतों के पत्तन में एंकरेज पर बंकिरंग के लिए प्रवेश करने पर पत्तन परंतु निकटवर्ती हार्बर में प्रवेश करने पर नहीं, 75% रियायत या छूट देने का कारण बताएं।	हाल ही में, सीमा शुल्क विभाग ने चेन्नै पत्तन न्यास में एंकरेत पर बंकरिंग की अनुमित दे दी है। इस क्रियाकलाप का प्रोत्साहन देने के लिए और यह ध्यान में रखते हुए कि पोत, पत्तन में प्रवेश नहीं करता है और बर्थ ग्रहण नहीं करता है, इसलिए पत्तन देयता में 75% रियायत देने का प्रस्ताव किया गया है।
(vii)	मौजूदा दरमानों में, लैश पोतों के मामले में, पत्तन- देयता के मामले में 100% छूट दी जाती है, जब 30 दिनों के अंदर पत्तन में खाली या भरे हुए लैश बार्जे के लिए लेने या देने अथवा यात्रियों को लोन/ले जाने के लिए दूसरी बार प्रवेश करता है। इसका प्रस्ताव प्रस्तावित दरमानों में नहीं किया गया है। यह छूट चालू रखने का प्रावधान क्यों नहीं किया गया है।	पिछले कुछ वर्षों में लैश बार्जो का प्रयोग नहीं किया जा रहा है। क्योंकि दी जाने वाली छूट का पिछले कुछ वर्षों से कोई लाभ नहीं उठाया जा रहा है। इसलिए, छूट समाप्त करने का प्रस्ताव किया गया है। जैसा कि प्रस्ताव की मुख्य विशेषताओं में उल्लेख किया गया है। इसलिए, केवल इस कारोबार में प्रयुक्त सेवाओं के लिए अपेक्षित दरों पर ही विचार किया है।
(viii)	प्रशुल्क नीति, 2015 को प्रचालित करने के लिए जारी कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 10.9 में पायलेटेज और स्थानांतरण प्रभार के लिए 3 स्लैब निर्धारित की गई हैं । अत: पायलेटेज और स्थानांतरण प्रभार की 5 स्लैब निर्धारित करने का कारण बताएं।	दिनांक 4.4.2016 के पूर्ववर्ती प्रस्ताव में, प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार, बड़े पोतों के लिए इकाई दर में कमी करके जीआरटी में वृद्धि करते हुए पायलेटेज फीस की पुनर्संरचना की गई है कि पायलेटेज प्रचालनों से कुल आय बनी रहे। इससे छोटे पोतों के लिए (< 30000 जीआरटी) की पायलेटेज फीस में वृद्धि तथा बड़े पोतों (>30000 जीआरटी से अधिक) में कमी हुई है। छोटे पोतों से पायलेटेज प्रभार में अत्यधिक वृद्धि पर उपयोक्ता (सीएचईएनएसएए) से प्राप्त टिप्पणियों/ आपत्तियों के आधार पर और इस बात पर कि सीएचपीटी पर आने वाले पोत 2/3 पोत 30000 टन से न्यून होते हैं, पर विचार करते हुए मौजूदा दरमानों के अनुसार पुन: जारी रखी गई हैं।  जहां तक स्थानांतरण प्रभारों का संबंध है, उल्लेख किया जाता है कि स्थानांतरण गतिविधि पायलेटेज कार्य की भांति ही है और इसके लिए एक ही प्रकार की जानकारी/सेवा अपेक्षित होती है। पड़ोस के अन्य महापत्तन न्यासों में पायलेटेज शुल्क के अनुपात में ही स्थानांतरण प्रभार निर्धारित किए जाते हैं जो पायलेटेज शुल्क का 25% से 56% तक होते

हैं। अत: स्थानांतरण प्रभार पायलेटेज प्रभार के प्रतिशत के आधार पर तय किए गए हैं। दिनांक 4.4.2016 के पूर्व-प्रस्ताव में स्थानांतरण प्रभार के लिए पायलेटेज के 25% का प्रस्ताव किया गया था। तथापि. पायलेटेज में वृद्धि शल्क अत्यंत उपयोक्ता(सीएचईएनएसएए)द्वारा, टिप्पणी किए जाने पर इसे घटा कर पायलेटेज शुल्क का 20% कर दिया गया है। मौजूदा दरमानों में, 'पत्तन की सुविधा हेतु' मौजूदा दरमानों में, प्रतिबंधित, बर्हिगमन (ix) स्थानांतरण विभिन्न व्याख्याएं दी गई हैं। प्राथमिकता. निकटतम गोदी में पोतों की प्रस्तावित दरमानों में, पत्तन की सुविधा हेत् बर्थिंग प्राथमिकता आदि जैसी अलग-अलग पत्तन सुविधाओं के लिए विभिन्न अवस्थाओं स्थानांतरण की अवस्थितियों में काफी काट-छांट की गई है । प्रस्तावित आशोधन का कारण बताएं । का निर्धारण किया गया है । इन सभी अवस्थाओं का लाभ उठाने वाले पोतों से स्थानांतरण प्रभार लिए जाते हैं। अत: वीपीटी के दरमानों में नोट (3) और (4) अनुसूची 2.2.4 के अनुरूप अवस्थाओं को सरल बनाया गया है। जैसाकि प्रस्ताव की मुख्य विशेषताओं में खंड- 2.3.2(4)(ग) पोतों बर्हिगमन का (x) उल्लेख किया गया है कि पड़ोसी महापत्तनों के प्राथमिकता: -दरमानों में उपलब्ध प्रावधानों के अनुरूप, सीएचपीटी द्वारा मौजूदा दरमानों में निम्नलिखित शर्तों में आशोधन किया गया है। श्रेणियों के पोतों को प्रवेश/बर्हिगमन प्राथमिकता पाया गया है कि कोचिन पत्तन न्यास और देने में दी जाने वाली छट समाप्त करने का प्रस्ताव वीओसी पत्तन के दरमानों में ये छूट नहीं दी किया है: गई है। (क) रक्षा मंत्रालय का कार्गों वहन करने वाले पोत इसके अतिरिक्त, इन छूटों के समाप्त किए जाने पर संबंधित विभाग द्वारा कोई आपत्ति (ख) सदभावना दौरे पर आने वाले रक्षा पोत नहीं की गई है। (ग) सामुदायिक विकास विभाग द्वारा अंटारटिका यदि संबंधित विभाग द्वारा कोई मांग होती तो उसकी जांच की जाएगी और उसकी समीक्षा अभियान के प्रयोजन के किराए पर लिए गए की जाएगी। यह छूट समाप्त करने के कारण का उल्लेख किया जाए । \_\_\_ सीएचपीटी पर निजी टर्मिनलों पर प्रचालन (क) पत्तन ने खंड 2 में नोट - 7 पर पुरानी स्थिति (xi) कार्य पूर्णतया लाइसेंस प्राप्त बीओटी प्रचालकों को बनाए रखते हुए उल्लेख किया गया है कि पत्तन द्वारा व्यवस्थित किया जा सकता है । अत: के उपकरणों के कार्य न करने या विद्युत आपूर्ति बंद उपर्युक्त विफलता के लिए टर्मिनल प्रचालकों हो जाने या पत्तन के किसी कारण प्रचालन कार्य न की जिम्मेदारी नहीं बनती है। इसके अलावा, हो पाने के परिणामस्वरूप पत्तन पर पोत के यह आशोधन सीओपीटी के नोट-2 (दरमान)में निरर्थक खड़े रहने पर पोत से बर्थ किराया वसल

	नहीं किया जाएगा, में यह प्रावधान भी कहा गया है कि यह प्रावधान पत्तन से लाइसेंस प्राप्त निजी प्रचालकों के द्वारा प्रचालित, पोतों पर जो बर्थ में निरर्थक खड़े पोतों पर लागू नहीं होगा । इस आशोधन का कारण बताया जाए।	उपलब्ध समरूप प्रावधान और अनुसूची 2.3 के नोट (6) - बर्थ किराया प्रभार के अंत में यह जोड़ते हुए आशोधित किया गया है:  'पत्तन के कारण उत्पन्न न होने वाले किसी घटक के लिए'  निजी टर्मिनलों के दरमानों आवश्यक प्रावधान
	(ख) सीएचपीटी से लाइसेंस प्राप्त निजी प्रचालकों के उन पोतों के लिए जो संबंधित निजी प्रचालकों पर आश्रित किसी कारण से बर्थ पर बेकार खड़े होते हैं, को दी जाने वाली वैकल्पिक रियायत का उल्लेख किया जाए।	किए जा सकते हैं कि टर्मिनल के कारण होने वाली निरर्थकता के लिए उपयोक्ता को बर्थ किराए की क्षतिपूति, टर्मिनलों द्वारा सीधे दी जाए।
(xii)	पोत परिवहन, सामान की सालवेज, गोता-खोर- प्रभार के लिए जल आपूर्ति से संबंधित मौजूदा दरमानों में निर्धरित दरें पत्तन द्वारा हटा दी गई हैं। इन्हें हटाने के कारण बताएं।	प्रस्ताव की मुख्य विशेषताओं में पहले भी उल्लेख किया गया है कि कारोबार द्वारा ली जाने वाली सेवाओं के लिए दरें निर्धारित की हुई हैं । प्राधिकरण द्वारा उल्लेखित सेवाएं कारोबारियों के अनुरोध पर दी ही प्रदान की जाती हैं।  संशोधित प्रस्ताव में भरतीय डाक (बाह्य हार्बर) पर जल आपूर्ति के लिए दरें पुनःस्थापित कर दी गई हैं । इनका पुनः वर्गीकरण किया गया है। अनुसूची 5.5 के क्रम सं. 2 पर शामिल किया गया है।  आंतरिक हार्बर पर जल आपूर्ति लॉरी टैंकरों के माध्यम से निजी प्रचालकों द्वारा की जाती हैं। अतः प्रति फेरा की दर से, जैसाकि अनुसूची 5.5 के क्रम सं. 3 पर शामिल हैं, पोतों को जल आपूर्ति के लिए अनुमित देने के लिए प्रभार वसूलने का प्रस्ताव किया गया है।  जहां तक सामना की सालवेज और गाताखोर प्रभार का संबंध है, उल्लेख किया जाता है कि ये सेवाएं पत्तन द्वारा उपलब्ध नहीं कराई जाती हैं क्योंकि 'गोताखोर' वर्ग के कर्मचारी पत्तन पर उपलब्ध नहीं हैं। अतः इन दरों को हटा दिया गया है।
(xiii)	अध्याय – III के क्रम सं. 3 पर मौजूद दरमानों में	जैसाकि उल्लेख किया गया है, स्थितियों की
	निर्धारित घाट भाड़ा शुल्क से मुक्त कुछ सामान- सूची को हटा/प्रस्तावित दरमानों में आशोधित कर दिया गया है । प्रस्तावित बदलावों का उल्लेख किया जाए ।	पुनरीक्षा की गई तथा वीओसीपीटी, एनएमपीटी, सीओपीटी व वीपीटी जैसे पड़ोसी महापत्तनों के दरमानों के साथ तुलना करते हुए, सरलीकरण किया गया है । मौजूदा दरमानों में, दरों को हटाए

जाने/जोड़ने/आशोधन संबंधी मदवार विवरण इस प्रकार हैं: 21

# हटाई गई दरें:

क्र. सं. 1 – प्रयोग में नहीं है तथा अन्य पत्तनों के दरमानों में भी उपलब्ध नहीं है।

क्र. सं. 2 – प्रासंगिक नहीं है तथा वीपीटी के दरमानों में भी उपलब्ध नहीं है।

क्र. सं. 3 व 5 – वीओसपीपीटी, एनएमपीटी व सीओपीटी के दरमानों में नहीं है।

क्र. सं. 6 व 7 – चारो पत्तनों के दरमानों में नहीं है।

क्र. सं. 12 – एनएमपीटी, वीओसीपीटी और सीओपीटी के दरमानों में नहीं है तथा क्रम सं. 5 पर प्रस्तावित दरमानों में, घाट-भाड़ा विमुक्त कार्गो इस पहलू को समेटे हुए है।

#### संशोधित/आशोधित:

क्र. सं. 4 – वीपीटी तथा सीओपीटी के दरमानों के आधार पर आशोधित।

क्र. सं. 8 – वीपीटी के दरमानों के आधार पर आशोधित।

क्र. सं. 9 – वीओसीपीटी के दरमानों के आधार पर आशोधित।

क्र. सं. 10 – बिना परिवर्तन क्रम सं. 5 पर उल्लेखित)

क्र. सं. 11 – वीओसीपीटी के दरमानों के आधार पर सरलीकृत।

# जोड़ी गई मदें: (प्रस्तावित दरमानों में)

क्र. सं. 2 – सीओपीटी के दरमानों के आधारित है।

क्र. सं. 7 – वर्तमान दरमानों में स्केल-। के अंतर्गत नोट सं. 10 (वार्फेज) पर वार्फेज की परिभाषा में संदिग्धता को दूर करते हुए "घाट-

(xiv) मौजूदा दरमानों में, लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए मैकेनिकल और हैंडलिंग प्लांट (एमओएचपी) और मशीनीकृत कोयला कन्वेयर प्रणाली के द्वारा कोयले के प्रहस्तन हेतु प्रवेश के लिए निर्धारित प्रभारों को हटा दिया गया है, इसका कारण बताएं।

गैर-कानूनी खनन तथा मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा, धूल-धूसर वाले कार्गो के प्रहस्तन के लिए सीएचपीटी पर लगाए गए प्रतिबंध के कारण, पिछले 4-5 वर्ष से लौह अयस्क का प्रहस्तन नहीं कर रहा है। इसके अतिरिक्त, पत्तन द्वारा, एमओएचपी का कार्य-जीवन समय से अधिक हो जाने के कारण इसे बेच दिया गया है। इस परिप्रेक्ष्य में, एमओएचपी द्वारा लौह अयस्क के प्रहस्तन की दरों को हटा दिया गया है।

भाड़ा मुक्त कार्गों' शामिल किया गया है।

इस प्राधिकरण द्वारा कार्गो तथा पोत संबंधी सेवाओं ग. के लिए निम्न प्रभार तथा महापत्तनों और बीओटी प्रचालकों द्वारा, प्रचालन संबंधी धमकी दिए जाने के पश्चात्, जो पो.प.म. पत्र सं. पीडी/14033/101/2015-पीडी V दिनांक फरवरी, 2016 के अनुसरण में दी गई थी, नियमित कार्य घंटों के पश्चात् दी जाने वाली सेवाओं के लिए निम्न प्रभार दरें निर्धारित करने से संबंधित. प्राधिकरण आदेश द्वारा टीएएमपी/14/2016-विविध दिनांक 3 फरवरी, 2016 जारी किया गया है। सीएचपीटी से अनुरोध है कि वह इस नोट को दरमानों में शामिल करे।

प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/14/ 2016-विविध दिनांक 9 फरवरी, 2016 के अनुसार निमम्नलिखित शर्त को शामिल कर लिया गया है।

"पत्तनों में भीड़-भाड़ कम करने और निर्यातकों/आयातकों द्वारा नियमित घंटों के बाद पत्तन की सेवाओं को लेने के लिए कार्गो तथा पोतों से संबंधित सेवाओं के लिए प्रभार की निम्न दरें और पत्तन प्रभार में विशेष छूट दी जाएगी।

[यह शर्त पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. पीडी/14033/101/2015-पीडी.V दिनांक 3 फरवरी, 2016 जिसके आधार पर सामान्य कार्यान्वयन पत्र सं. टीएएमपी/ 14/2016-विविध दिनांक 16 फरवरी, 2016 प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है, के अनुसरण में यह शर्त शामिल की जाती है।".

घ. हमारे पत्र सं. टीएएमपी/35/2013-विविध दिनांक 7 अगस्त, 2014 में किए गए उल्लेखानुसार, सभी महापत्तन न्यासों को अपने दरमानों में समुचित नोट शामिल करने का अनुरोध किया गया था कि वे रक्षा भंडारों/सामान के लिए घाट-भाड़ा दरों के संबंध में इस तरह का नोट अपने-अपने दरमानों में शामिल करें कि दरों के निर्धारण में कोई अस्पष्टता न हो। तथापि, यह पाया गया है कि सीएचपीटी ने प्रस्तावित दरमानों में संबंधित प्रावधानों को शामिल नहीं किया है। सीएचपीटी से

उल्लेख किया जाता है कि मौजूदा दरमानों के अनुसार वार्फेज अनुसूची (क्र. सं. 31) में भंडार-नौसेना या सैन्य के लिए अलग उल्लेख किया गया है जिसमें उपस्कर, गोला बारूद और विस्फोटक (सभी प्रकार के) तौर टैंकों के हिस्से पुर्जे हैं। प्रस्तावित दरमानों में, इस विवरण में 'रक्षा कार्गो' के तौर पर आशोधन किया गया है (देखें क्र. सं. 5, अनुसूची 3.1.1) जिसमें रक्षा विभाग द्वारा आयातित सभी

अनुरोध है कि इसे दरमानों में शामिल किया जाए तथा यदि राजस्व आकलन पर उसका कोई प्रभाव पड़ता हो तो उस पर विचार किया जाए। प्रकार का सामान शामिल किया है। रक्षा सामान के लिए दरमानों के अनुसार, घाट-भाड़ा के आकलन में किसी शर्त को शामिल करने संबंधी कोई आवश्यक अनुभव नहीं की गई है।

- 12.1 प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय, सीएचपीटी ने अपने 03 अगस्त, 2016 के पत्र के अंतर्गत, उपयोक्ताओं की टिप्पणियों, प्राधिकरण द्वारा उठाए गए बिंदुओं और पत्तन द्वारा अन्य बिंदुओं पर विचार करते हुए, प्रस्ताव में आशोधन किए हैं। सीएचपीटी ने, तदनुरूप ही संशोधित प्रपत्र जो चार्टर्ड अकाउंटेंटों द्वारा प्रमाणित हैं, प्रस्तुत किए हैं। सीएचपीटी द्वारा आशोधित प्रस्ताव के अपनी वेबसाइट पर अपलोड कि जाने की पुष्टि भी की गई है।
- 12.2 सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि प्रस्तावित दरमानों के आधार पर प्रपत्र-3 संशोधित के अनुसार आकलित आय 549.60 करोड़ की अपेक्षा 550.95 करोड़ बनती है। 1.35 करोड़ रुपये की यह अतिरिक्त आय, संयत्र और मशीनो तथा अवर्गीकृत कार्गो पर (उपयोक्ताओं की टिप्पणियों के अनुसार), मजदूरी में वृद्धि के कारण श्रमिक-प्रभार में वृद्धि के कारण गियर और फायर इंजिन के प्रभारों में बढ़ोत्तरी तथा, कामगारों आदि के भुगतान किए गए समयोपरिमते के कारण, एडवेलोरम घट-भाड़ा दरों के प्रत्यास्थापन जैसे कुछ परिवर्तनों के शामिल किए जाने के परिणामस्वरूप प्रस्तावित दरमानों के अनुसार आंकलित की गई है।
- 12.3 तदनुसार, सीएचपीटी ने 22 अगस्त, 2016 के पत्र में सूचित किया कि सीएचपीटी बोर्ड की बैठक 19 अगस्त, को आयोजित की गई थी जिसमें 28 जून, 2016 को प्रेषित संशोधित प्रस्ताव का अनुसमर्थन किया गया है। आगे किए गये आशोधन 03 अगस्त, 2016 को भेज दिए गए थे। सीएचपीटी द्वारा बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त के उद्धरण भी भेजे गए हैं। इन उद्धरणों में पाया गया है कि बोर्ड ने, प्राधिकरण को 28.06.2016 को, प्रशुल्क नीति तथा दिशा निर्देश-2015 के अनुसार दरमानों में सामान्य संशोधनों के लिए प्रेषित संशोधितप्रस्ताव का अनुसमर्थन किया है तथा 03 अगस्त, 2016 को दरमानों में प्रस्तावित और आशोधनों का प्राधिकरण की टिप्पणियों और उपयोक्ताओं के प्रश्नों के विस्तृत उत्तर का अनुसमर्थन किया है।
- 13. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही का विवरण प्राधिकरण के कार्यालय के रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों के प्रासंगिक उद्धरण, उन्हें पृथक-पृथक भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <a href="http://tariffauthority.gov.in">http://tariffauthority.gov.in</a>. पर भी उपलब्ध करा दिए जाएंगे।
- 14. इस मामले में कार्रवाई के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्न बिंदु उजागर होते हैं:
  - (i) चेन्नई पत्तन न्यास(सीएचपीटी) के वर्तमान दरमान पिछली बार, इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार आदेश सं. टीएएमपी/11/2013-सीएचपीटी दिनांक 04 अगस्त, 2014 के अंतर्गत अनुमोदित किए गए थे। यह आदेश भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 268 पर 17 सितंबर, 2014 को अधिसूचित किया गया था। कथित आदेश में दरमानों की वैधता 31 मार्च 2016 तक निर्धारित थी। कथित आदेश के अंतर्गत बोर्ड की अनुमित से कार्गो और पोत संबंधी प्रभारों में 42 प्रतिशत वृद्धि की गई थी।
  - (ii) इस परिप्रेक्ष्य में कि सीएचपीटी के वर्तमान दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2016 तक है, प्रशुल्क नीति 2015 और कार्यात्मक दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए, सीएचपीटी द्वारा उनके पत्र सं. एओ/एसओआर)/ 10611/2015/एफआर दिनांक 04 अप्रैल, 2016 के अंतर्गत, 01 अप्रैल, 2016 से 31 मार्च 2019 तक की अविध के लिए प्रशुल्क में संशोधन हेतु एक, एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।

- (iii) सीएचपीटी द्वारा प्रस्ताव, अप्रैल, 2016 को प्रस्तुत किया गया था। इस प्रस्ताव में तत्कालीन पोत परिवहन तथा सड़क यातायात एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी तटीय रियायत नीति में आंशिक आशोधन करने की बात को ध्यान मे रखा गया है पोत परिवहन मंत्रालय के कथित निदेशों के अनुसार, तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों में संगणन हेत्, भारतीय मुद्रा बनाम यूए डॉलर के विनिमय दर में उतार-चढ़ाव पर विचार किया जाना चाहिए ताकि तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार, अन्य पोतों के लिए प्रासंगिक प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक न हों तथा ये प्रभार तत्समय लागू विनिमय दर के अनुसार भारतीय मुद्रा में बसूले जाएंगे। तदनुसार, सीएचपीटी के अप्रैल, 2016 के प्रस्ताव में सरकार की उपर्युक्त नीति के अनुसार ही तटीय राजस्व का आंकलन हुआ है। जब पोत परिवहन मंत्रालय को तटीय पोतों/कंटेनरों के लिए विनिमय दर में उतार-चढ़ाव कारण प्रशुल्क पुनर्निर्धारण पर प्रभाव के बारे में जानकारी दी गई। सभी महापत्तन न्यासों को, तटीय प्रशुल्क लागू करते समय सावधानी का प्रयोग करने के संबंध में पोत परिवहन मंत्रालय को परामर्शी पत्र लिखने के बारे में जब अनुरोध किया गया तो इसके बाद पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 11 मई, 2016 के पत्र के माध्यम से, दिनांक 17 सितंबर, 2015 के अंतर्गत जारी किए गए सभी निदेशों को स्थगित कर दिया, जिसके बारे में प्राधिकरण के दिनांक 19 मई, 2016 के आदेश द्वारा, सीएचपीओ सहित सभी महापत्तन न्यासों को आदेशित कर दिया गया। उपर्युक्त स्थिति में सीएचपीटी ने जून, 2016 में पोत परिवहन मंत्रालय के निदेशों को कार्यान्वित करते हुए एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया। उसके पश्चात, संयुक्त सुनवाई के दौरान, उपयोक्ताओं के अनुरोध और प्राधिकरण द्वारा मांगी गई जानकारी/स्पष्टीकरण के आधार पर सीएचपीटी द्वारा 3 अगस्त, 2016 को पुन:एक आशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। दिनांक 3 अगस्त, 2016 का प्रस्ताव तथा इस पर कार्रवाई के दौरान सीएचपीटी द्वारा दिए गए विवरण आदि पर विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iv)(क) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.1 में प्रत्येक महापत्तन न्यास से अपेक्षा की गई है कि वह वार्षिक राजस्व मांग का मूल्यांकन करें जो तीन वर्षों- वर्ष 2011-12 (वर्ष-।), 2012-13 (वर्ष-।), तथा 2013-14 (वर्ष-।।) के वार्षिक लेखा परीक्षित साताओं के अनुसार कुल जोड़ का औसत होता है बशर्ते उसमें प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2 और प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यात्मक दिशानिर्देश और 31 मार्च, 2014 को प्रगतिरत कार्य पूंजी सहित नियोजित पूंजी पर 16% प्रत्यागम शामिल न हो और वह कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट/कॉस्ट एंड मेनेजमेंट अकाउंटेंट के द्वारा प्रमाणित हो।
  - (ख) सीएचपीटी द्वारा तीन वर्षों वर्ष 2011-12 (वर्ष-।), 2012-13 (वर्ष-।), तथा 2013-14 (वर्ष-।।) के लिए चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित लेखा परीक्षित वार्षिक खातों के आधार पर वार्षि राजस्व मांग का आंकलन किया गया है। सीएचपीटी ने औसत वार्षिक व्यय आंकलन हेतु वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के व्ययों में, एआरआर आंकलन के लिए अन-अनुमत व्ययों को शामिल नहीं किया है। प्रशुल्क नीति 2015 और खंड 2.2 तथा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 22 में निर्धारित उपबंधों में अनुरूप निम्न समंजन किए गए हैं जिनका विशेष रूप से उल्लेख किया जाता है:-
    - (i) सीएचपीटी द्वारा संपदा संबंधी गतिविधियों से जुड़े हुए व्यय (अर्थात् प्रचालन व्यय, आबंटित प्रबंधन व प्रशासकीय अपरिव्यय तथा आबंटित वित्त एवं विविध व्यय) को शामिल नहीं किया गया है। वर्ष 2011-12, 2012-13 व 2013-14 से संबंधित ऋणों पर ब्याज क्रमश: 96.74 लाख, रु., 72.85 लाख रु. और 52.66 लाख रु. को भी शामिल नहीं किया गया है।
    - (ii) प्रशुल्क नीति, 2015 के 2.2(iii) और कार्यात्मक दिशानिर्देशों के अनुसार, मजदूरी में संशोधन के कारण मजदूरी पेंशन/ग्रेच्यूटी, अनुग्रही अनुदान भुगतान जैसे एकबारगी व्यय का 1/5 भाग वार्षिक राजस्व मांग में शमिल किया जाना चाहिए। इसी प्रकार पेंशन निधि के आंश्दान का 1/5 भाग भी

एआरआर में शामिल किया जाना चाहिए । इसका अर्थ है कि उपर्युक्त व्ययों का 4/5 भाग, वार्षिक राजस्व आकलन में जही जोड़ा जाना चाहिए ।

सीएचपीटी द्वारा, पत्तन के लेखाओं के अनुसार, वर्ष 2013-14 में मजदूरी के लिए 4-5 भाग अर्थात् 38.50 करोड़ रु. नहीं जोड़े हैं। अत: विश्लेषण अनुसार मान्य हैं। इसी प्रकार, वर्ष 2011 12 के दौरान, स्पेशल वॉलंट्री रिटायरमेंट स्कीम की प्रतिपूर्ति का 4-5 भाग अर्थात् 1.26 लाख रु. पत्तन के लेखाओं के अनुसार, नहीं जोड़े हैं। अत: विश्लेषण अनुसार मान्य हैं। इस संबंध में, यह बात ध्यान देने योग्य है कि जैसा सीएचपीटी ने बताया है कि पत्तन की लेखा नीति के अनुसार, एसवीआरएस के लिए अनुग्रही अनुदान भुगतान संबंधी व्यय को आस्थिगित राजस्व व्यय के तौर पर माना जाता है और उसे 5 वर्ष की आवधिक किश्तों में बांट दिया गया है। अत: वार्षिक लेखाओं में दर्शाई गई एसवीआरएस की अनुग्रही अनुदान राशि केवल 1/5 भाग ही उल्लेखित की गई है।

उपर्युक्त स्थिति में, प्रशुल्क नीति 2015 के अनुसार, इसमें पुन: विभाजन, सीएचपीटी द्वारा उचित नहीं माना गया है। इस संबंध में पत्तन द्वारा दिया गया विवरण सही है।

इसके अतिरिक्त वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए भविष्य निधि के अंशदान का 4/5 भाग, के रूप में क्रमश 49.60 करोड़ रु, क्रमश 52.00 करोड़ रु तथा 50.40 करोड़ रु पत्तन के वार्षिक लेखाओं के अनुसार शामिल नहीं किया गया है। सीएचपीटी द्वारा, प्रशुल्क नीति 2015 के अनुसार, किया गया उपर्युक्त समंजन अनुरूप पाया गया है। अत: मान्य है।

- (iii) प्रशुल्क नीति, 2015 के 2.2(iv) के अनुसार तथा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.2(iv) के अनुसार, एआरआर परिकलन के लिए प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासकीय अपरिव्ययों का बशर्ते वे प्रचालन व्यय और मूल्यहास के कुल का अधिकतम 25% हों, पर विचार किया जाना चाहिए।
  - प्रबंधन व प्रशासकीय अपरिव्यय, वार्षिक लेखापरीक्षा लेखाओं में वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए क्रमश: 244.63 करोड़ रु., 262.03 करोड़ रु. और 269.85 करोड़ रु. दिए गए हैं। इसके पश्चात्, सीएचपीटी द्वारा प्रचालन व्यय के 25% भाग के तौर पर (मूल्य ह्वास सहित परंतु संपदा से सबंधित प्रचालन व्ययों रहित) वार्षिक लेखापरीक्षित खातों के अनुसार क्रमश: 78.07 करोड़ रु., 78.92 करोड़ रु. और 78.65 करोड़ रु. आकलित किए हैं। सीएचपीटी द्वारा फार्म 2 में प्रस्तुत संगणन विवरण के अनुसार इन वर्षों के लिए क्रमश: 166.55 करोड़ रु, 183.10 करोड़ रु. और 191.20 करोड़ रु. प्रबंध एवं सामान्य प्रशासकीय अपरिव्यय के कुल प्रचालन व्यय और मूल्य ह्वास के 25% से अधिक के तौर पर पाए गए हैं। अत: इन्हें वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 से क्रमश: एआरआर में शामिल नहीं किया गया है। ऐसा प्रावधानों के अनुसरण में किया गया है।
- (iv) इस प्रधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.2(v) के अनुसार, सभी कैप्टिव बर्थों से संबंधित व्यय, एआरआर में नहीं जोड़े जाने चाहिए। सीएचपीटी ने कैप्टिव बर्थ होने का कोई संकेत नहीं दिया है और इस शीर्ष के अंतर्गत किसी प्रकार के व्यय का भी आकलन नहीं किया गया है।

- (v) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.3 में निर्धारित प्रावधानों तथा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के प्रावधानों का अनुसरण करते हुए, सीएचपीटी द्वारा वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 का औसत व्यय 584.72 करोड़ रु. आकलित किया गया है।
- (vi) (क) सीएचपीटी द्वारा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में निर्धारित प्रावधानों के अनुरूप ही नियोजित पूंजी का आकलन किया गया है। सीएचपीटी ने वार्षिक लेखापरीक्षित खातों के अनुसार, 31 मार्च, 2014 के प्रगतिरत कार्य पूंजी तथा निबल स्थायी परिसंपत्तियों पर विचार किया गया है। पूर्वोल्लेख अनुसार, सीएचपीटी ने कहा है कि कैप्टिव बर्थों से संबंधित कोई स्थायी परिसंपत्तियां नहीं हैं।
  - (ख) कार्य पूंजी में इन्वेंट्री, विविध देनदार और नकद शेष गिने जाते हैं। इन्वेंट्री और नकद शेष का संगणन किया गया है जो कार्यात्मक दिशानिर्देशों के मानकों के अनुसार है। जहां तक विविध देनदारों का संबंध है, कार्यात्मक दिशानिर्देशों में 2 माह की संपत्ति आय पर विविध देनदारों तथा रेलेव टर्मिनल प्रभारों का उल्लेख किया गया है। इस संबंध में सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि रेलवे बोर्ड के 2007 के परिपत्र के अनुसार रेलवे पत्तन न्यास को निर्देश दिए गए हैं कि वह स्वयं टर्मिनल प्रभार उपयोक्ताओं से वसूल करे। इस अवस्था में, सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि रेलवे से कोई राशि टर्मिनल प्रभार के रूप में ली जाती है, इसलिए, विविध देनदारी के संगणन के लिए 2 माह के टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार पर विचार नहीं किया गया है। तथापि, प्रतीत होता है कि विविध देनदारों के आंकड़ों की संगणना के लिए, सीएचपीटी ने 2 माह की संपदा आया के अतिरिक्त 2 माह के भंडारण-आय पर विचार किया है क्योंकि विविध देनदारों के संगणन के संबंध में भंडारण-आय पर कार्यात्मक दिशानिर्देशों में उल्लेख नहीं किया गया है। इसलिए भंडारण-आय पर विश्लेषण में विचार नहीं किया जाता है। विविध देनदारी का शेष, 2 माह की संपदा आय को लेकर पुन: संगणित किया जाना है।
  - (ग) संशोधित कार्य पूंजी सहित कुल नियोजित पूंजी 635.53 करोड़ रु. बनती है।
  - (घ) एआरआर में विचारित संशोधित नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रत्यागम 101.69 करोड़ रु. बनता है।
- (vii) वार्षिक राजस्व मांग तीन वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2013-14 के औसत व्यय 584.72 करोड़ रु. + 101.62 करोड़ रु. (16% नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम) अर्थात् 31 मार्च, 2014 को कुल 686.40 करोड़ रु. बनता है। इसके अलावा, कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार यह एआरआर, वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए क्रमश: 6% तथा 3.82 % की दर से लागू थोक मूल्य संचकांक के 100% दर से सूचकांकित किया गया है। अधिकतम स्तरीय सूचकांकित एआरआर 2015-16 वर्ष के लिए 755.38 करोड़ रु. बनता है।

पत्तन द्वारा परिकलित किया गया एआरआर जो चाटर्ड एकाउंटेंटों द्वारा प्रमाणित है, विश्वसनीय हैं बशर्ते उपर्युक्त चर्चानुसार, कार्य पूंजी शीर्ष के अंतर्गत विविध देनदारी मे आशोधित कर दिया जाए । प्रमाणित अधिकतम स्तरीय सूचकांकित एआरआर का सारांश नीचे दिया जाता है ।

क्र. सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14
1	औसत व्यय		584.72	
2	31-03-2014 को प्रगतिरत कार्य पूंजी सहित 31-03- 2014 को नियोजित पूंजी तथा मानदंडों के अनुसार कार्य		635.53	

	पूंजी	
3	नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रत्यागम	101.69
4	31 मार्च 2014 को एआरआर(4=1+3	686.40
5	वर्ष 2014-15 के लिए एआरआर में लागू (6 प्रतिशत) 100 प्रतिशत दर से सूचकांकन	727.59
6	वर्ष 2015-16 के लिए एआरआर में लागू (3.8 प्रतिशत) 100 प्रतिशत दर से सूचकांकन	755.38
7	अधिकतम सीमा स्तरीय वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)	755.38

- (viii) (क) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.6 के अनुसार महापत्तन न्यासों को वाणिज्यिक राय के आधार पर बाजार स्थिति के अनुसार, दरों पर कार्रवाई करने तथा सूचकांकित एआरआर अधिकतम स्तरीय सीमा में दरमान निर्धारित करने की छूट दी गई है। ये सूचकांकित एआरआर कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.9 में यथापेक्षित वर्ष 2014-15 में प्रहस्तित प्रासंगिक आगम/निर्गम के लिए प्रस्तावित दरमानों में प्रत्येक प्रशुल्क मद के राजस्व आकलन का विस्तृत ब्यौरा दिया है। दरमानों के लिए, प्रशुल्क नीति के खंड 2.5 के अनुसार सीएचपीटी ने विशेष तौर पर प्रस्तावित दरमान तय करने के लिए, (एआरआर की अधिकतम सीमा में) वर्ष 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोतों के वास्तविक कार्गों के आगम/निर्गम पर टनों और जीआरटी में विचार किया है।
- (ख) दरमान तय करते समय यद्यपि, सीएचपीटी द्वारा, पोत संबंधी प्रभारों में 5% वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है, तथापि, कुछ प्रशुल्क मदों के संबंध में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया है तथा पोतों से संबंधित कुछ मदों में उच्चतर प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है। इसी प्रकार, यद्यपि, सीएचपीटी ने सामान्यत: कार्गो संबंधी प्रभारों में 10% वृद्धि का प्रस्ताव किया है, फिर भी, कार्गो संबंधी कुछ प्रशुल्क मदों में उच्चतर प्रतिशत का प्रस्ताव किया है और कुछ प्रशुल्क मदों के लिए यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया है। उपर्युक्त के अनुसार, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व का आकलन सीएचपीटी द्वारा 550.95 करोड़ रु. किया गया है। जैसािक देखा जा सकता है 550.95 करोड़ रु. का यह प्रस्तावित स्तरीय राजस्व आकलन, पूर्व-आकलिक अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग (एआआर) 755.38 करोड़ रु. से 204.43 करोड़ रु. कम है जिसके लिए पत्तन द्वारा प्रशुल्क बढ़ाने के बावजूद, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय, प्रचालन लागत को पूरा करने के लिए भी पर्याप्त नहीं हैं, नियोजित पूंजी पर 16% प्रत्यागम पर तो चर्चा कैसे की जाए।
- (ग) इस बिंदु पर विचार करते हुए कि पोत व कार्गो संबंधी प्रभारों में सीएचपीटी द्वारा की गई वृद्धि, सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग के अधिकतम सीमा स्तर तथा पत्तन के आकलन पर आधारित है, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित वृद्धि अनुमत करने का इच्छुक है। यह ध्यान देने योग्य है कि प्रशुल्क कथित वृद्धि के कारण राजस्व पर यह प्रभाव पड़ेगा कि सीएचपीटी को इस संशोधन के परिणामस्वरूप वर्ष 2014-15 में हुई वास्तविक आय से 16% से अधिक राजस्व प्राप्त होगा।

- (ঘ) संदर्भगत मामले पर कार्रवाई के दौरान तथा संयुक्त कार्रवाई के दौरान अधिकांश उपयोक्ताओं ने सीएचपीटी द्वारा (कम) वृद्धि पर, इस कारण आपत्ति की है कि पड़ोसी पत्तनों में प्रशुल्क दरें सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों से निम्नतर हैं। उपयोक्ताओं ने यह भी सुचित किया है कि पहले से कार्गो सीएचपीटी पर कम आ रहा है। तथापि, इस संबंध में यह नोट किया जाना चाहिए कि सीएचपीटी द्वारा पोत संबंधी प्रभारों में और कार्गो संबंधी प्रभारों में की गई वृद्धि, वार्षिक सूचकांकित राजस्व मांग की अधिकतम स्तरीय सीमाओं के अंदर है। क्योंकि यह वृद्धि प्रशुल्क नीति, 2015 में निर्धारित सीमाओं के अंदर है अत: कार्गो तथा पोत संबंधी प्रभारों में और वृद्धि करना अपरिहार्य है इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 8.1 के अनुसार, दरमानों निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तरीय हैं तथा छूट मूल स्तरीय है । सीएचपीटी को निम्नतर दरें/या उच्च्तर रियायत या छूट देने की छूट है । वास्तव में, सीएचपीटी ने मामले पर कार्रवाई के दौरान माना है कि यह छोटे पोतों पर अतिरिक्त भार को सही करने के लिए पोत संबंधी प्रभारों से संबंधित मौजूद रियात स्कीम की समीक्षा करेगा । इसके अलावा, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.7 के अनुसार सीएचपीटी से अनुरोध है कि वह सुनिश्चित करे कि दरमानों में संशोधन के कारण आगम/निर्गम मात्रा के संबंध में पत्तन को कोई नुकसान न हो । सीएचपीटी ने भी इच्छा प्रकट की है कि वह प्रशुल्क के कारण दूसरे पत्तनों को उन्मुख होने वाले आवागमन के मामलों की जांच करेगा तथा सूचित करेगा।
  - (ix) जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है कि तटीय दरों के पुन:स्थापन को वापस लेने के संबंध में, पोत परिवहन मंत्रालय के दिशानिर्देशों के परिप्रेक्ष्य में दरमानों में विनिमय दरों में, भारतीय रुपया बनाम अमेरकी डालर के उतार-चढ़ाव पर बिना विचार किए अधिकतम स्तरीय अपफ्रंट दरें निर्धारित की जाती हैं।
  - (x) सीएचपीटी ने 'एंकरेज' 'कोल्डयूव' 'विलंबशुल्क' 'नि:शुल्कअवधि' 'पूर्ण कंटेनर भार' 'जोखिमपूर्ण कंटेनर' 'कंटेनर भार से कम भारित' 'माह' 'नौचालित पोत' 'स्थानांतरण' शट-आउट कार्गो/कंटेनर, 'एकल बोया यूरिग/एकल स्थल यूरिग' 'पोतांतरण', 'पोतीय-कार्य पूरा होने की तिथि आदि के लिए प्रस्तावित दरमानों में नयी परिभाषाएं दी हैं जो कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) तथा विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) जैसेअन्य महापत्तनों में प्रचलित इन शब्दों की परिभाषाओं के अनुरूप है। ऐसा प्रशुल्क अनुसूची में स्पष्टता लाने और उपपयोक्याताओं की संदिग्धता को दूर करने के लिए किया गया है। अत: प्रस्तावित परिभाषाएं अनुमोदित की जाती हैं।
  - (xi) वार्पिंग शब्द की व्याख्या, पत्तन द्वारा यह स्पष्ट करने के लिए की गई है कि इसका अर्थ है पोत का एक बर्थ से साथ सटी हुई बर्थ में, जो 100 मीटर से भी कम दूरी पर है, रिस्सियों और यूरिंग क्रू के द्वारा संचलन। सीएचपीटी के अनुसार, वार्पिंग का संबंध पोत द्वारा 100 मीटर से कम दूरी पर स्थित साथ सटी हुई बर्थ को संचलन जिसके लिए मूरिंग प्रभार देय होते हैं, जबिक एक पोत के दूसरी बर्थ में स्थानांतरण किए जाने पर स्थानांतरण प्रभार देय होते हैं। इस प्रकार सीएचपीटी द्वारा स्थानांतरण और वार्पिंग में अंतर करने के लिए ही 'वार्पिंग' की नयी परिभाषा, दरमानों में जोड़ी गई है।

जैसा कि इस शब्द की परिभाषा से उपयोक्ताओं को कारोबार में अधिक स्पष्टता और सहायता प्राप्त होती है और किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने प्रस्तावित परिभाषा पर आपत्ति नहीं की है, इसलिए वार्पिग की नई प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित की जाती है।

- (xii) सीएचपीटी द्वारा 'निकटवर्ती हार्बर' की मौजूदा परिभाषा "ब्रेकवॉटर के भीतर का क्षेत्र से बोया नं. 9 तक" को 'ब्रेक वाटर के भीतर का क्षेत्र से लेकर, भारती डॉक के पूर्वी और उत्तरी ब्रेक-के संगम पर डफरिन टॉवर के सामने बोया नं. 9 तक' में आशोधन करने का प्रस्ताव किया है। ताकि बोया नं. 9 की सही अवस्थिति का पता चल सके। प्रस्तावित आशोधन का अनुमोदन किया जाता है।
- (xiii) 'शिफ्ट'(पारी) की मौजूदा परिभाषा अर्थात वे जो समय-समय पर निर्धारित किए जाते हैं और पारी के ये घंटे निम्नानुसार निर्धारित हैं:-

प्रथम पारी	प्रथम अर्धभाग	06:00 से 10:00 बजे तक
	द्वितीय अर्धभाग	1:00 से 14:00 बजे तक
द्वितीय पारी	प्रथम अर्धभाग	14:00 से 18:00 बजे तक
	द्वितीय अर्धभाग	18:00 से 22:00 बजे तक
तृतीय पारी	प्रथम अर्धभाग	22:00 से 02:00 बजे तक
	द्वितीय अर्धभाग	02:00 से 06:00 बजे तक

को, सीएचपीटी द्वारा आशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है कि एक दिन में 8-8 घंटे की तीन पारियां होंगी। पत्तन द्वारा यह आशोधन इस आधार पर किया गया है कि पत्तन के अन्दर भिन्न-भिन्न श्रेणियों के कामगारों के लिए पारियों की समयाविध अलग-अलग है। तथा ये समयाविधयां प्राशासकीय सुविधा की दृष्टि से तय की गई हैं तथा इनकी दरमानों में निर्धारित दरों से कोई प्रासंगिकता नहीं है। क्योंकि उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की ओर से कोई आपत्ति नहीं उठायी गई है अत: पत्तन की राय के आधार पर पारी की परिभाषा में प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित किया जाता है।

- (xiv) सीएचपीटी द्वारा 'वार्फेज' की मौजूदा परिभाषा में आशोधन का प्रस्ताव किया गया है आयातित या निर्यातित या, पोतांतरित या पत्तन से गुजरने वाले सभी कार्गो पर वसूली योग्य मूल देयता से सभी आयातित/निर्यातित या पत्तन की सीमाओं में पोतांतरित या पत्तन से गुजरने वाले सभी कार्गो पर, वार्फेज की परिभाषा के अनुरूप कोचीन पत्तन न्यास के दरमानों के अनुरूप उपलब्ध पत्तन-सहायता दी गई हो या नहीं, को आशोधित करने का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (xv) सीएचपीटी ने, प्रस्तावित दरमानों में 'कनसाइनमेंट' की परिभाषा को इस कारण हटा दिया है कि प्रस्तावित दरमानों में कनसाइनमेंट शब्द का प्रयोग ही नहीं किया गया है। इसलिए इसकी परिभाषा देना प्रासंगिक नहीं है। प्रस्तावित लोप (डिलीशन) का अनुमोदन किया जाता है।
- (xvi) एक-बारगी कार्य/बिल के लिए प्रस्तावित प्रभारों को 100/- रुपये से बढ़ाकर 200/- रुपये कर दिया गया है। कारण यह है कि मौजूदा न्यूनतम प्रभारबहुत समय पहले 1992 में निर्धारित किए गए थे और तब से इनमें कोई वृद्धि नहीं की गई है। क्योंकि किसी भी उपयोक्ता ने न्यूनतम प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि से संबंधित कोई आपत्ति नहीं की है, इसलिए, इनका अनुमोदन दिया जाता है।
- (xvii) मौजूदा दरमानों के अनुसार विदेशगामी पोतों द्वारा पत्तन में प्रवेश करने पर प्रत्येक बार पत्तन-देयता तथा सभी तटीय पोतों पर 30 दिनों में एक बार पत्तन-देयता देय होती है। वर्तमाना दरमानों में, बिना कार्गो वाले तटीय पोतों पर पत्तन देयता, उनके पत्तन में प्रवेश करने पर प्रत्येक बार वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है। इसका कारण है कि पत्तन को बिना कार्गो वाले पोतों से कोई आय नहीं होती है। क्योंकि इस व्यवस्था पर किसी भी उपयोक्ता ने कोई टिप्पणी नहीं की है अत: इससे संबंधित पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

- (xviii) पत्तन द्वारा एकरेज पर बकरिंग परंतु निकटवर्ती हार्बर में प्रवेश नकरने वाले पोतों के लिए 75% रियायतया छूट देने का प्रस्ताव किया है। ताकि सीमा शुल्क विभाग द्वारा अनुमत किए जाने की स्थितिमें एंकरेज पर बकरिंग कर सकें। तथा पत्तन में एंकरेज पर तथा बर्थ में प्रवेश किए बिना एंकरेज इन पोतों को अपने अधिकार में लिया जा सके। यह परिवर्तन क्योंकि पत्तन की राय है तथा इससे बंकरिंग करने वाले पोतों को फायदा होगा, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है।
- (xix) खाली और/या भरे हुए लैश बार्ज लेने के लिए, परंतु किसी कार्गो या यात्रियों को उतारने या चढ़ाने के लिए नहीं, 30 दिनों के अंदर दूसरी बार आने वाले 'लैश पोतों के मामलों में 100% छूट प्रदान के लिए मौजूदा प्रावधान को पत्तन द्वारा इस आधार पर हटाने का प्रावधान किया गया है कि पत्तन द्वारा पिछले अनेक वर्षों से लैश बार्जों का प्रहस्तन कार्य नहीं किया गया है और न ही इस छूट का पर्याप्त लाभ उठाया गया है। पत्तन की वाणिज्यिक राय और उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों से कोई आपत्ति या टिप्पणी प्राप्त न होने के कारण छूट का समाप्त किया जाना अनुमोदित किया जाता है।
- (xx) प्रशुल्क नीति, 2015 को प्रचालित करने के लिए जारी कार्यात्मक दिशा-निर्देशों के खंड 10.9 में पॉयलॉटेज और स्थानांतरण प्रभारों के 3 स्लैबों में निर्धारित करनेका उल्लेख किया गया है। तथापि, पत्तन ने पॉयलॉटेज व स्थानांतरण प्रभारों को 5 स्लैबों में निर्धारित किया है। सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि यद्यपि पहले प्रस्ताव में पॉयलॉटेज व स्थानांतरण प्रभार प्रशुल्क नीति, 2015 व कार्यात्मक दिशा-निर्देशों के अनुसार तय किए गए थे, उससे छोटे पोतों (≤30, 000 जीआरटी) बड़े आकार के पोतों (≥30, 000 जीआरटी) के पॉयलॉटेज शुल्क में कमी हुई है। इस स्थिति में, पाययलॉटेज शुल्क में कमी हुई है। इस स्थिति में, मामले पर कार्रवाई के दौरान, जब चेन्नै एंड एन्नौर पोर्ट्स स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएचईएनएसएए) ने, पत्तन को प्रस्तावित प्रशुल्क पर पुन: विचार करने का अनुरोध किया तो सीएचपीटी ने, पॉयलॉटेज शुल्क को 3 स्लैबों की अपेक्षा 5 स्लैबों में, मौजूदा दरमानों के अनुसार कायम रखने का प्रस्ताव किया है। क्योंकि प्रस्तावित व्यवस्था का प्रस्ताव उपयोक्ताओं के अनुरोध के आधार पर किया गया है, इसलिए अनुमोदित किया जाता है। तथापि पत्तन को परामर्श दिया जाता है किवह आगामी सामान्य संशोधनप्रस्ताव में पॉयलॉटेज और स्थानांतरण प्रभारों का निर्धारण प्रशुल्क नीति, 2015 और कार्यात्मक दिशा-निर्देशों के अनुरूप करें। जो वैज्ञानिक विश्लेषण के अनुसार हो।
- (xxi) सीएचपीटी के मौजूदा दरमानों में 'पोत की सुविधा के लिए स्थानांतरण हेतु अर्थात ड्राफ्ट/एलओए प्रतिबंध के कारण स्थानांतरण, बर्हिगमन प्राथमिकता, निकटवर्ती बर्थ पर तोत को लगाने की प्राथमिकता जैसी विभिन्न स्थितियों का उल्लेख किया गया हे। सीएचपीटी द्वारा 'पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण' की स्थितियों में काट-छाट इस आधार पर की है कि इन सभी स्थितियों में लाभ उठाने वाले सभी पोतों से स्थानांतरण प्रभार लिए जाते हैं और नोट का सरलीकरण विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) के दरमानों में दिए गए प्रावधानों के अनुसार किया गया है उपर्युक्त स्थिति के परिप्रेक्ष्य में प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है।
- (xxii) प्रस्तावित दरमानोंमें, सीएचपीटी ने (क) रक्षा मंत्रालय का कार्गो लाने/जाने वाले पोतों (ख) सदभावना पर आने वाले पोतों (ग) सामुद्रिक विकास विभाग के अंटार्टिका अभियान के प्रयोजन से किराए पर लिए गए पोतों के लिए मौजूदा प्राथमिकता/बर्हिगमन प्राथमिकता को पड़ोसी पत्तनों जैसे कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) और वीओ चिदंबरनार पत्तन न्यास, के अनुरूप शुल्क में छूट को समाप्त करने का प्रस्ताव किया है। सीएचपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि इस पहलू/मुद्दे पर किसी भी अभिकरण द्वारा कोई आपत्ति नहींउठाई गईहै। इसके अलावा सीएचपीटी ने यह भी कहा है

- कि संबंधित विभाग से कोई मांग की जाएगी तो इसकी जाचं की जाएगी और इसकी समीक्षा की जाएगी। उर्पुक्त स्थिति में प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है।
- (xxiii) पत्तन ने खंड-2 में नोट नं. 6 पर मौजूदा स्थिति को बनाए रखते हुए कि पत्तन वर्थ पर जब कोई पोत खड़ा हो और पत्तन के उपकरणों के विफल हो जाने के कारण या विद्युत आपूर्ति ठप्प हो जाने के कारण या पत्तन की जिम्मेदारी के कारण प्रचालन कार्य न किया जा सके तो कोई वर्थ किराया नहीं लिया जाएगा। तथापि यह भी उल्लेख किया है कि लाइसेंस प्राप्त निजी प्रचालकों द्वारा प्रचालित वर्थों पर पोतों के, पत्तन के किसी कारण बेकार खड़े रहने पर, यह प्रावधान लागू नहीं होगा।इस संबंध में पत्तन ने उल्लेख किया है कि सीएचपीटी में निजी टर्मिनलों पर प्रचालन कार्य का प्रबंध पूरी तरह से लाइसेंस प्राप्त बीओटी प्रचालकों द्वारा किया जाता है। अत: इस कारण बीओटी प्रचालकों के कारण होने वाली किसी भी विफलता के लिए पत्तन को दंडित नहींकियाजा सकता है। यदि बीओटी प्रचालकों की किसी त्रुटि के कारण पोत, वर्थमें बेकार खड़ा रहता है तो वर्थ किराया प्रभारों में छूट प्रदानकरने के लिए, बीओटी प्रचालकों के दरमानों में अपेक्षित प्रावधान किए गए हैं। इसलिए प्रस्तावित आशोधन का अनुमोदन किया जाता है।
- (xxiv) इस आधार पर कि क्योंकि 'गोता-खोर'श्रेणी के कर्मचारी पत्तन में कार्यरत नहीं हैं सामान के साल्वेज से संबंधित शुल्क तथा गोताखोर प्रभारों से संबंधित मौजूदा दरमानों में निर्धारित दरोंका पत्तन द्वारा लोप किया गया है। प्रस्ताव लोप (डिलीशन) का अनुमोदन किया जाता है।
- (xxv) पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र के आधार पर, सीएचपीटी सहित महापत्तन न्यासों से अनुरोध किया गया था कि वे अपने-अपने दरमानों में, रक्षा भंडारों से संबंधित वार्फेज दरों में एक ऐसा समुचित नोट शामिल करें कि निर्धारित दरों को लागू करने के विषय में कोई उपयोक्ता के मस्तिष्क में कोई असंदिग्धता न रहे। इस संबंध में सीएचपीटी ने, खंड 3.1.1 क्रम सं. 5-वार्फेज अनुसूची पर 'रक्षा-कार्गों' के लिए दरें निर्धारित की हैं। इसके अलावा, अन्य महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित नोट के अनुरूप, वार्फेज अनुसूची के नीचे इस आशय का एक नोट शामिल किया गया है कि 'रक्षाभंडार' में बम, ग्रेनेड, टॉरपीडो, बारूदी सुरंग और इसी प्रकार के अन्य उपस्कर प्रेक्षेपक और उनके हिस्से-पुर्जे, शॉट सहित कारतूस वैड, उपस्करों की श्रेणी में आने वाले गोला बारूद, उनसे संबद्ध हिस्से पुर्जे आदि शामिल हैं। परंतु उनके हिस्से पुर्जों से के संबंध में भारतीय सीमा प्रशुल्क के अध्याय-93 के नोट सं.2 के अनुसार इसमें रेडियो या राडार से संबधित उपकरण शामिल नहीं हैं। तथापि पत्तन को, अपने आगामी सामान्य संशोधन प्रस्ताव में दिशा-निर्देश के अनुरूप प्रशुल्क नीति, 2015 तथा कार्यात्मक वैज्ञानिक विश्लेष के आधार पर प्रति इकाई की दर से वार्फेज निर्धारित करने का परामर्श दिया जाता है।
- (xxvi) सामान की वह सूची जो वर्तमान दरमानों के अनुसार घाट भाड़ा से युक्त है (अध्याय-।।। का स्केल-3) को प्रस्तावित दरमानों से हटा दिया गया है या आशोधित कर दिया गया है। इन्हें हटा देना या इनमें कियागया संशोधन, पड़ोसी महापत्तनों जैसे वीओसीपीटी, एनएनपीटी, सीओपीटी, और वीपीटी के दरमानों के अनुरूप है। क्योंकि उपयोक्ताओं, उपयोक्ता संगठनों से, प्रस्तावित संशोधनोंसेसंबंधित कोई आपत्ति नहीं उठायी गई है, इसलिए, इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है।
- (xxvii) पत्तन द्वारा, लौह अयस्क के मशीनीकृत लौह अयस्क संयंत्र द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रभारों से संबधित तथा कोयले की मशीनीकृत कोयला करवेयर प्रणाली द्वारा प्रहस्तन करने से संबंधित प्रविष्टियां हटाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। सीएचपीटी ने कहा है कि वह, गैर कानूनी खनन के कारण तथा मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा धूल-धूसरित कार्गों के प्रहस्तन कार्यों पर बैन लगाने के कारण सीएचपीटी ने यह भी स्पष्ट किया है कि मौजूदा एमएचओपी को बेच दिया गया है क्योंकि यह

अपना कार्य-जीवन काल पूर कर चुका था। अत: उपर्युक्त स्थितियों में प्रस्तावित विलोप का अनुमोदन किया जाता है।

- (xxviii) प्राधिकरण द्वारा दिनांक को एक सामान्य आदेश सं टीएएमपी/14/2016-विविध दिनांक 09 जनवरी, 2016 को कार्गो और पोत संबंधी निम्न प्रभारों तथा नियमित घंटों के पश्चात महापत्तन न्यासों द्वारा और बीओटी प्रचालकों द्वारा एमओएसके पत्र सं. पीडी/14033/101/2015-पीडी-V दिनांक 03 फरवरी, 2016 के अनुसरण में दी जाने वाली सेवाओं के लिए आदेश जारी किया गया था। इस कथित आदेश के अनुसरण में, सीएचपीटी ने खंड 1.2-सामान्य निबंधन एवं शर्तों में क्रम सं. (xv) पर इस आशय के एक नोट का प्रस्ताव किया है कि पत्तन में भीड़-भाड़ कम करने तथा निर्यातकों और आयातकों द्वारा, नियमित कार्य घंटों के पश्चात पत्तन की सेवाओं का उपयोग करने के लिए, कार्गो व पोत संबंधी प्रभारों में कमी की जाएगी तथा नियमित घंटों के पश्चात पत्तन की सेवाएं प्रयोग करने के लिए छूट प्रदान की जाएगी प्रस्तावित नोट का अनुमोदन किया जाता है।
- (xxix) कार्यात्मक दिशा-निर्देशों के खंड 2.10 में पत्तन न्यास से अपेक्षा की गई है कि मौजूदा दरमानों में एडवेलोरम वार्फेज दरोंको समाप्त करके ऐसे कार्गों केप्रहस्तन विशेष मामले पर विचार करके या बाजार में निर्धारित प्रशुल्क पर विचार करते हुए विशिष्ट वार्फेज दरें निर्धारित की जाएं। तदनुसार, सीएचपीटी ने शुरूआती प्रस्ताव में साथ-साथ मशीनरी और उपकरणों पर, मौजूद

तदनुसार, सीएचपीटी ने शुरूआती प्रस्ताव में साथ-साथ मशीनरी और उपकरणों पर, मौजूद एडवेलोरम दरों की अपेक्षा, वार्फेज के लिए प्रति मीट्रिक टन पर का प्रस्ताव किया था।

तथापि संयुक्त बैठक के दौरान, मद्रास चैंबर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री (एमसीसीआई) ने टन-भार पर आधारित दरें लागू करने की अव्यवहारिकता की ओर संकेत दिया है। विशेषकर उस स्थिति में जब कुछ हजार बंटुलों वाला कार्गोसाथ-साथ प्रहस्तित किया जाता है। एमसीसीआई ने यह भी कहा है कि आयात माल को वार्फेज परिकलन के सुझाई गई विभिन्न श्रेणियों में अलग-अलग करते समय पूरी प्रक्रिया कारोबारी सुविधाओं के विरुद्ध हो जाती है। एमसीसीआई ने यह भी कहा है कि परियोजना संबंधी आयात की योजना और लागत के परिकलन के दौरान, प्रेषण के समय तक पैकेजिंग सूची उपलब्ध नहीं होती है। परिणामत: अंतिम पैकिंग करते समय तक निश्चित लागत का गणन नहीं किया जा सकता है। सीएचपीटी ने उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में, पहियों वाली मशीनरी व उपकरणों के लिए प्रति यूनिट लेवी (प्रत्येक) तथा पूर्वोक्त से से इतर मशीनरी व उपकरणों के लिए एडवेलोरम के आधार पर लेवी का प्रस्ताव कियाहै। ऐसा कारोबार को आसान करने के लिए किया गया है बशर्ते अगले प्रशुक्त चक्र में इस स्थिति की समीक्षा की जाए। पत्तन द्वारा किए गए अनुरोध और प्रस्ताव के आधार, मशीनरी और उपकरणों संबंधी एडवेलोरम दरें अस्थायी तौर पर अनुमोदित की जाती हैं बशर्ते अगले प्रशुक्त- संशोधन में इनकी समीक्षा की जाए।

- (xxx) इसी प्रकार संयंत्र और मशीनरीके लिए वार्फेज दर आधारित यूनिट/भार का कार्यान्वयन करने के लिए उपयोक्ताओं द्वारा अनुभव की गई समस्याओं के आधार पर इस पर टन/भार आधारित वार्फेज दर ही बल्क के अलावा अविशिष्ट श्रेणी के कार्गो के लिए प्रासंगिक होगी। सीएचपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि एडवेलोरम दरों के निर्धारण से कारोबार करने में आसानी होगी और आगामी प्रशुल्क चक्र में स्थिति की समीक्षा की जाएगी। उपर्युक्त स्थिति में, बल्क के अलावा अनिर्दिष्ट कार्गो के लिए एड-वेलोरम दरें निर्धारित करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है बशर्ते अगले प्रशुल्क-संशोधन के दौरान इसकी समीक्षा की जाए।
- (xxxi) सीएचपीटी के मौजूदा दरमानों में पक्षों के अनुरोध पर दरमानों में निर्धारित प्रभारों का 10% भुगतान करके निजी क्रेनों के प्रयोग की अनुमित दी गई है। क्योंकि प्रशुल्क नीति, 2015 कें खंड 8.4 में उल्लेखित है कि पत्तन को केवल पत्तन द्वारा दी गई सेवाओं का प्रभार ही वसूल करना होगा तथा कोई नोशनल प्रभार अनुमत नहीं किया जाएगा। इसलिए सीएचपीटी ने 10% क्रेन प्रभार के रूप में

वसूलने की प्रक्रिया को बंद करने का प्रस्ताव किया है। इसके साथ-साथ पत्तन उपयोक्ताओं को निजी क्रेनों के प्रयोग की स्वतंत्रता होगी और इन निजी क्रेनों का प्रयोग नियमित करने के लिए तथा राजस्व में आई कमी की आंशिक क्षतिपूर्ति के लिए, क्रेनेज प्रभार की नोशनल रूप में आयातकों/निर्यातकों/अन्य उपयोक्ताओं को पत्तन परिसर में निजी क्रेनों के प्रचालन के लिए पत्तन ने अनुज्ञा प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा इस मद के अंतर्गत लगभग 3.37 करोड़ रुपये के राजस्व का आंकलन किया गया है तथा इसे प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व आंकलन में शामिल किया गया है। क्योंकि प्रस्तावित लेवी से निजी क्रेनों के प्रयोग में एक प्रकार का अनुशासन कायम होगा, इसलिए प्रस्तावित प्रभार अनुमोदित किए जाते हैं।

(xxxii) यद्यपि सीएचपीटी ने, नमक, ऊर्जा चालित दुपिहया वाहन, तिपिहया वाहन, वायुयान, नौकाएं और लांच, जानवर/वनस्पित तेल, पेट्रोल, पोतों को ऑयल-बंकिरांग अयस्क एवं लवण, पत्थर, रक्षा भंडार, इमारती लकड़ी आदि के संबंध में वार्फेज प्रभार का प्रस्ताव किया है तथापि सीएचपीटी द्वारा इन मदों को किसी प्रकार की प्रशुल्क आय का आंकलन नहीं किया गया है। इसी प्रकार यद्यपि 45 बीपी तक के टग हैवी लिफ्ट फ्लोरिंग क्रेन, ऑयल, स्किमर, ऑयल बैरियर, प्रैस्टिज बहुउद्देशीय पोत, हॉपर लांच आदि किराएपर लेने के लिए प्रस्ताव किया गया है परंतु इन मदों से संबंधित प्रशुलक द्वारा किसी आय के आंकलन का प्रस्ताव नहीं किया गया है। यद्यि, सीएचपीटी ने स्लिप-वे के प्रयोग तथा विज्ञापन बोर्ड साइन बोर्ड न्योन बोर्ड आदि लगाने के लिए प्रभारों का प्रस्तावित किया है परंतु सीएचपीटी ने इनसे किसी प्रकार की प्रशुल्क आय के आंकलन का प्रस्ताव नहीं रखा है। फिर भी, अधिकतम स्तरीय एआरआर और राजस्व आंकलन के बीच बहुत बड़े अंतर अर्थात 204.43/- करोड़ रुपये के अंतरपर विचार करते हुए यदि कोई राजस्व सीएचपीटी द्वारा लिया जाता तो उससे यह अंतर काफी सीमा तक कम हो सकता था। उपर्युक्त स्थिति के परिप्रेक्ष्य में, उपर्युक्त सूचीबद्ध मदों के संबंध में प्रस्तावित दरें भी अनुमोदित की जाती हैं।

(xxxiii)प्रस्तावित प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.1 के अनुसार महापत्तन न्यास भी कार्गो से संबंधित सेवाओं के लिए, औसतन बर्थ दिवस कार्य निष्पादन, कंटेनर प्रहस्तन के लि औसत फेरे प्रति घंटा जैसे निष्पादन मानक तैयार करेंगे। पोतों से संबंधित सेवाओं के लिए पत्तन, पोतों के द्वारा फेरा-अवधि तथा औसतन बर्थिंग-पूर्व समय तथा अन्य कोई प्रासंगिक मानक जो पत्तन उचित समझे, पत्तन द्वारा तय किये जाएंगे। सीएचपीटी ने कार्गो संबंधी सेवाओं के लिए औसत बर्थ दिवस निष्पादन टन/दिन बड़े कार्गो के लिए तय किया है। सीएचपीटी ने पोत संबंधी प्रभारों के लिए भी, विभिन्न पोतों के अनुरूप टर्न-अराउंड सतय तथा औसत प्री-बर्थिंग समय के कार्य निष्पादन मान तय किए हैं। प्रशुल्क नीति, 2015 में कार्य निष्पादन मानक तय करने से संबंधित कोई पद्धति या आधार का उल्लेख नहीं किया गया है। सीएचपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक दरमानों सहित निर्धारित किए जाते हैं।

(xxxiv) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के अनुसार दरमानों को प्रतिवर्ष का मुद्रास्फीति की शतप्रति दर के अनुसार थोक मूल्य सूचकांक के अनुसार सूचकांकित किया जाएगा जो भारत सरकार द्वारा 01 जून, 2014 से प्रासंगिक वर्ष के 01 जनवरी के मध्य घोषित की जाएगी तथा समंजित सूचकांकित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 01 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च के मध्य लागू रहेंगे। इसके अलावा प्रशुल्क नीति के खंड 3.2 तथा 2.8 के अनुसार थोक मूल्य सूचकांक का 100% दरमानों में सूचकांकन, महापत्तनों द्वारा निर्धारित कार्य निष्पादन मानक पूरे किए जाने पर ही लागू होगा। यदि कोई पत्तन निर्धारित कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो आगामी वर्ष में किसी प्रकार का सुचकांकन अनुमत हीं होगा। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वर्तमान मामले में, एआरआर

तथा दरमान संगणन में वर्ष 2015-16 के लिए सूचकांक पर पहले से ही विचार कर लिया गया है। इस प्रकार दरमानों में आगामी सुचकांक 01 अप्रैल, 2017 से आरंभ होगा। बशर्ते सुचकांक में वृद्धि हुई हो तथा वर्ष 2016-17 के दौरान कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हों। ऐसी स्थिति में दरमानों में इस आशय का एक नोट शामिल किया जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में थोक मुल्य सुचकांक 100% सुचकांकन प्रति वर्श, प्राधिकरण द्वारा स्वत: ही घोषित किया जाएगा। यह वार्षिक सूचकांकन 01 अप्रैल, 2017 से मुद्रास्फीति के आधार प्राधिकरण द्वारा और सीएचपीओ के द्वारा दरमानों के साथ अधिसूचित कार्य निष्पादन मानकों के पूरा करने पर घोषित किया जाएगा। यदि दरमानों में निर्धारित कार्य निष्पादन मानक पुरें नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए सूचकांकन नहीं किया जाएगा। प्रशुल्क नीति, 2015 में उल्लेख किया गया है कि दरमानों में वार्षिक सूचकांकन कार्य निष्पादन मानक पूरा करने पर स्वत: ही कर दिया जाए। ऐसा करने के लिए महापत्तन न्यास को, इस प्राधिकरण को अनुरोध करने की आवश्यकता नहींहै। पारदर्शिता बनाए रखने के लिए, पत्तन को परामर्श दिया जाता है कि वह 01 जनवरी, से 31 दिसंबर के मध्य प्राप्त कार्य निष्पादनों तथा प्राधिकरण द्वारा निर्धारित करर्य निष्पादनों की घोषण करें। यदि प्राधिकरण द्वारा अधिसुचित कार्य निष्पादन मानक पत्तन द्वारा पूरे कर लिए जाते हैं तोपत्तन स्वयं, प्राधिकरण द्वारा घोषित थोक मूल्य सुचकांक का शतप्रतिशत सुचकांकन, निर्धारित दरों पर लागु कर सकता है। सीएचपीटी द्वारा सूचकांकित दरमान सभी उपयोक्ताओं और प्राधिकरण को सुचित करने होंगे। इस संबंध में यह स्थिति दर्शाने के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित नोट में आंशिक आशोधन किया जाता है।

- (xxxv) सीएचपीटी के वर्तमान दरमानों की वैद्यता 31 मार्च, 2016 तक है। तत्पश्चात, सीएचपीटी के अनुरोध के आधार पर प्राधिकरण द्वारा वर्तमान दरमानों की वैद्यता 30 जून, 2016 तक बढ़ायी गई थी। और उसके पश्चात 30 सितंबर, 2016 तक। कार्यात्मक दिशा निर्देश के खंड 3.8 के अनुसार अधिसूचित दरमान इस आदेश के भार के राजपत्र में अधिसूचित होने की तिथि से 30 दिन बाद से 3 वर्ष तक वैध रहेंगे। इसलिए, और प्रशुल्क नीति, 2015 में एआरआर आधारित प्रशुल्क का परिकलन, 3 वर्षों के लेखा परीक्षित खातों में उल्लेखित वास्तविक लेखों के आधार पर करना अपेक्षित है तथा संशोधित दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2019 तक निर्धारित की गई है।
- (xxxvi)प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 8.1 के अनुसार दरमानों में निधारितदरें अधिकतम सीमा स्तर के हैं और दी गई छूट और रियायतें मूल स्तर की हैं। सीएचपीटी यदि चाहे तो निम्नतर दरें और/या अधिकतम छूट और रियायतें तय कर सकता है।
- (xxxvii) इसके अलावा, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.7 के अनुसार सीएचपीटी यह सुनिश्चित करेगा कि पत्तन को, दरमानों में संशोधन के कारण कार्गो के आवागमन संबंधी कोई कमी नहीं होगी।
- (xxxviii)जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है कि सीएचपीटी पर एक क्रेन प्रचालक अर्थात गलोबल पोर्ट सॉल्यूशन प्रा.लिमिटिड (जीपीएसपीएल) ने उल्लेख किया है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानकों में उल्लेख है कि पोत का औसतन बर्थ दिवस निष्पादन 8200 टन प्रति दिन है जबिक प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/20/2014-सीएचपीटी के द्वारा अधिसूचित प्रत्येक मोबाईल हार्बर क्रेन के लिए अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक 12, 500 टन प्रतिदिन है। इसलिए, जीपीएवपीएल की राय है कि कार्यनिष्पादन मानक जीपीएलपीएल के मानक स्तर से मेल नहीं खाते हैं। इस संबंध में सीएचपीटी ने सपष्ट किया है कि दरमानों मे निर्धारित कार्य निष्पादन मानक, पोतों की गियर वाले या बिना गियर वाले पोतों की किस्म और प्रयुक्त उपकरणों से इतर, समस्त पत्तन के लिए हैं और विशिष्ठ कार्गों के लिए नहीं हैं। पत्तन ने उल्लेख किया है कि पत्तन के कार्य निष्पादन

मानक पत्तन के समग्र निष्पादन को ध्यान में रखते हुए तथा पिछले निष्पादन पोत का प्रकार, गियर वाला या बिना गियर का पोत, विभिन्न बर्थों पर उपलब्ध सुविधाएं जैसे घटकों को ध्यान में रखे हुए किया गया है। इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पत्तन द्वारा उल्लेखित कार्य निष्पादन मानकों पर विशेषत: पत्तन के परिसर में किए जाने वाले कार्यों को ध्यान में रखते हुए अपने ही उपकरणों द्वारा तय किया जाना है और ये बीओटी प्रचालकों द्वारा उनके अपने उपकरणों के दी जाने वाली सेवाओं के लिए लागू नहीं होंगे जिनके लिए प्रासंगिक आदेश में पृथक कार्य निष्पादन मानक पहले ही तय किये गए हैं। सीएचपीटी ने इस स्थिति का यह कहते हुए पहले ही अनुसमर्थन किया है कि सीएचपीटी पर एचएमसी के लगाए जाने के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित निष्पादन मानकों से जुड़ा हुआ है तथा एचएमसी प्रचालक इन निष्पादन मानकों द्वारा अधिशासित किया जाएगा।

- 15.1. परिणामत: उपर्युक्त कारणों और पूर्ण विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सीएचपीटी के दरमान इसके कार्य निष्पादन मानकों सहित अनुमोदित करता है जो इसके साथ संलग्न हैं।
- 15.2. शोधित दरमान इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने के 30 दिन पश्चात से प्रभावी हो जाएंगे तथा 31 मार्च 2019 तक लागू रहेंगे। यह अनुमोदन तत्पश्चात स्वत: ही समाप्त हो जाएगा बशर्ते प्राधिकरण द्वारा इसे विशेष रुप से विस्तार प्रदान न कर दिया जाए। यह मान लिया जाएगा कि, सीएचपीटी के प्रचलित दरमानों की वैधता 30 सितम्बर 2016 के आगे इस आदेश का प्रभविक कार्यन्यावयन तिधितक विस्तारित कि गयी।
- 15.3. सीएचपीटी ने बड़े कार्गो समूहों सिहत, कार्गो संबंधी सेवाओं के लिए औसत पोत बर्थ-दिवस कार्य निष्पादन मानक को टन/दिन में स्वीकार किया हैं। सीएचपीटी ने पोत के औसत टर्न अराऊंड समय और औसत प्री बर्थिंग समय के लिए भी कार्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है।
- 15.4. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 में प्रदत्त दरमानों का सूचकांकन खंड 3.2 के साथ पठित होगा तथा यदि सीएचपीटी द्वारा कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं किए जाते हैं तो आगामी वर्ष के लिए वह सूचकांकन का पात्र नहीं होगा।
- 15.5. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अनुसार, सीएचपीटी इस प्राधिकरण को कार्गो आवागमन, पोत बर्थ दिवस निष्पादन, पोतों का औसत टर्न अराउंड समय औसत प्री बर्थिंग पतीक्षासमय तथा प्रत्येक बर्थ के लिए प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। पत्तन द्वारा ये वार्षिक रिपोर्टें, वर्ष समाप्ति के 60 दिन के अंदर प्रस्तुत की जाएंगी। प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित अन्य कोई सूचना भी प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएंगी।
- 15.6. कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार यह प्राधिकरण सीएचपीटी से प्राप्त समग्र सूचना, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अनुसार अपनी वेबसाइट पर लोड करेगा। तथापि यह प्राधिकरण वह सूचना जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हो, को वेबसाइट पर प्रकाशित न करने के लिए लाइसेंस धारक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध डाटा/सूचना के वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होने के विस्तृत कारणों तथा उससे राजस्व/तथा प्रकाशन से प्रचालन पर होने वाले दुष्प्रभावों के साथ किए जाने चाहिएं। इस संबंध में इस प्रधिकरण का निर्णय अंतिम निर्णय माना जाएगा।
- 15.7. (क) रिकार्ड में त्रुटि होने की स्थिति में, सीएचपीटभ् पर्याप्त /औचित्य और कारण बताते हुए पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित हो जाने के 30 दिन के अंदर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण को अनुरोध कर सकता है।
  - (ख) इसके अलावा, सीएचपीटी किसी अन्य औचित्य/कारण से भी पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित हो जाने के 30 दिन के अंदर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण को अनुरोध कर सकता है।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-॥/4/असा./143/16/(257)]

अनुलग्नक

## चेन्नई पत्तन न्यास

#### दरमान

#### खंड-1

## परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

## 1.1 परिभाषाएं- सामान्य

इन दरमानों(एसओआर) में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). "एंकरेज" का अर्थ होगा पत्तन की सीमाओं में ब्रेकवाटर के बाहर का क्षेत्र।
- (ii). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (iii). "कोल्ड मृव" का अर्थ है पोतीय इंजिन-चालन के बिना पोत का संचलन।
- (iv). "दिवस" का अभिप्राय है दिन के 0600 बजे से आगामी दिन के 0600 बजे तक की घंटे की अवधि।
- (v). "विलंब शुल्क" का अभिप्राय, पत्तन परिसर के ट्रांजिट क्षेत्र में निशुल्क अविध के पश्चात कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार से है, जैसा दरमानों में निर्दिष्ट किया गया हो और यह प्रभार कार्गो भंडारण के लिए पत्तन प्रयोक्ता को लाइससेंस के अंतर्गत दिए गए क्षेत्रों पर कार्गो के भंडारण के लिए लागू नहीं होगा।
- (vi). **"निकटवर्ती हार्बर"** का अभिप्राय होगा भारती डॉक के पूर्वी और उत्तरी ब्रेक वाटर के जंक्शन पर डफरिन टॉवर के सामने बोया नंबर 9 तक ब्रेकवाटर के अंदर का क्षेत्र।
- (vii). "विदेशगामी पोत" का अभिप्राय तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत से होगा.
- (viii). "निशुल्क अवधि" का अर्थ है वह अवधि जिसके दौरान, कार्गों या कंटेनर के भंडारण के लिए कोई भंडारण या विलंब शुल्क जैसी भी स्थिति हो नहीं लिया जाएगा और इसमें सीमाशुल्क विभाग द्वारा अधिसूचित और पत्तन द्वारा घोषित अवकाश शामिल नहीं होंगे।
- (ix). ''पूर्ण कंटेनर भार'' (एफ सी एल) का अभिप्राय है- एक ही आयातक या निर्यातक से संबंधित कार्गो वाला कंटेनर
- (x). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अन्तर-राष्ट्रीय मरीन टाइम् आर्गनाइजेशन (आईएमओ) द्वारा यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (xi). "न्यून-भार कंटेनर" (एलसीएल) अर्थात एक से अधिक आयातकों/निर्यातकों से संबंधित कार्गो वाला कंटेनर।
- (xii). "माह": का अभिप्राय है कैलेंडर मास।
- (xiii). "पत्तन" का अभिप्राय चेन्नै पत्तन न्यास से है जब तक कि संदर्भ में अन्यथा निर्दिष्ट न किया गया हो।
- (xiv). "पत्तन सीमा" का अर्थ है- भारतीय पत्तन अधिनियम,1908 की धारा 4(2) के अंतर्गत अधिसूचित चेन्नै पत्तन सीमाएं।
- (xv). "नौसंचलित पोत" अर्थात केवल वायुशक्ति चालित पोत।".
- (xvi). "पारी" का अर्थ होगा 8 घंटे की अवधि जिसकी दिन में 3 पारियां होंगी।

- (xvii) "स्थानांतरण" अर्थात् पोत का एक बर्थ से दूसरी बर्थ या पोत की सीमाओं में एक बर्थ से एंकरेज/मूरिंग या इसके विलोमत: संचलन।.
- (xviii). "शट आऊट कार्गों/कंटेनर" अर्थात् एक ऐसा कार्गों/कंटेनर जो प्रेषण हेतु किसी पोत विशेष के लिए लाया जाता है और किन्हीं कारणों से भेजा नहीं जाता है और पत्तन परिसर में पड़ा रहता है।
- (xix). "एकल बोया मूरिंग (एसबीएम) या सिंगल प्वायंट मूरिंग(एसपीएम)" ये वे लदान बोया हैं जो तट से दूर स्थित हैं और टैंकरों से गैस और अन्य तरल उत्पाद के उतारने के लिए मूरिंग प्वायंट का काम करते हैं।
- (xx). "पोतांतरण" अर्थात् कार्गो/कंटेनर का कोचीन पत्तन पर आना और तत्पश्चात एक अन्य पोत से अन्य पत्तन के लिए भेज दिया जाना।
- (xxi). "पोत-कार्य समापन तिथि" (वीसीडी) अर्थात वह तिथि जिस पर पोत के आयातीय पोत से संबंधित आपरेशन का कार्य पूरा हो जाता है।
- (xxii). "वारपिंग" का अर्थ है पोत का एक बर्थ से 100 मीटर से कम दूरी पर सटी हुई बर्थ तक रस्सियों और मूरिंग क्रू की सहायता से संचलन।
- (xxiii). "घाट भाड़ा" (वार्फेज) का अभिप्राय पत्तन की सीमाओं में या पत्तन से गुजरने वाले आयातित या निर्यात हेतु सभी कार्गो/कंटेनरों तथा पोतांतरणों पर, चाहे पोर्टरेज प्रदान की गई हो अथवा नहीं, वसूली योग्य मूल देयता से है।

#### 1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

#### (i). पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए पोतों को वर्गीकृत करने की पद्धति :

- (क) सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के किसी विदेशगामी पोत का, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है। प्रथम पत्तन पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित किए जाने वाले पोत को भारतीय तट पर चलन के लिए, आगे सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख) विदेशी पताका वाले विदेशगामी पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय धावक के रुप में परिवर्तन हो सकता है।

### (ii). पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी)के लिए तटीय रियायती दर और विदेशी दर के मानदंड

- (क) परिवर्तन के ऐसे मामलों में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना/चढ़ाना शुरू करता है।
- (ख) परिवर्तन के ऐसे मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होगी जब तक पोत भारतीय पतन पर आखिरी तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता है। उसके तुरंत बाद उत्तरायी वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
- (ग) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा ।

#### (iii). कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए तटीय रियायती दरों के मानदंड:

- (क) वैश्विक और तटीय प्रचालन के लिए जारी समान्य कारोबारी व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के विदेशगामी भारतीय पोत के लिए, पोत से तट और क्वे से/को, भंडारण यार्ड से/को के लिए घाट भाड़ा सहित, प्रहस्तन कार्य हेतु तटीय दरें, निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू की जाएंगी:
  - (i) तटीय धावक में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गों ले जाने वाला पोत ।
  - (ii) तटीय धावक में परिवर्तित नहीं परंतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गों ले जाने वाला पोत ।

\*केंद्रीय सीमाशुल्क और सीमा कर बोर्ड के परिपत्र सं 15/2002/-कस्टम दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारतीय ध्वज वाले विदेशरगामी पोत द्वारा बिनाकिसी सीमा शुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन तक कार्गो का वहन अनुमत्त है।

- (ख) तटीय धावक के रुप में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामलों में, पोत परिवहन महानिदेशालय द्वारा जारी विशिष्ट अविध के लिए लाईसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर, तैयार किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए संचलन हेतु तटीय कार्गो/भारित कंटेनर पर कार्गो/कंटेनर के लिए तटीय दरें लागू होंगी।
- (iv). (क) पोत संबंधी प्रभार पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जो दरें अमेरिकी डॉलर में होंगी, वे समय-समय पर, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या इससे संबंधित सार्वजिनक क्षेत्र के किसी अन्य बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर के अनुसार, अमेरिकी डॉलर के भारतीय मुद्रा में विनिमय करके वसूल की जाएंगी। पोत के पत्तन की सीमा में प्रवेश करने की तिथि ऐसे विनिमय का दिन मानी जाएगी।
  - (ख) पोत के पत्तन की सीमाओं में प्रवेश का दिन ही ऐसे अंतरण के लिए माना जाएगा। आयातित कंटेनरों पर प्रभार के मामले में पोत के के प्रवेश करने का दिन तथा कंटेनरों के निर्यात के मामले में कंटेनरों के पत्तन में आने के दिन को ऐसे अंतरण के लिए माना जाएगा
  - (ग). पोत के पत्तन में पहुँचने से 30 दिन से अधिक रुकने पर विनिमय दरों की, 30 दिन में एक बार नियमित तौर पर समीक्षा की जाएगी। बिल बनाने का आधार समीक्षा के समय प्रचलित विनिमय दर के अनुरूप कर दिया जाएगा।
- (v). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों से संबद्ध प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिएं।
  - (ख). एक तटीय पोत को, भले ही वह प्राथमिकता के आधार पर अथवा अन्यथा बर्थ में लगाया गया हो, तटीय दरों के अनुसार सभी पत्तन प्रभार देने होंगे।
  - (ग). तापीय कोयला, क्रूड आयल, लौह अयस्क और लौह अयस्क पल्लों सिहत पीओएल, सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभार, सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिएं।
  - (घ). इस रियायत के केलए, विदेशी पत्तन से आने वाला कार्गो/कंटेनर जो भारतीय पत्तन 'ख' पर पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, वह भी अपनी आगामी संबंधित तटीय यात्रा के लिए, तटीय प्रभारों का पात्र होगा।

- (ङ). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय मुद्रा में लिए जाएंगे।
- (vi). (क). पत्तन प्रभारों की वसूली के लिए संगणन की इकाईयां इस प्रकार होंगी:
  - i. भार की एक इकाई का अभिप्राय है 1000 किलोग्राम के समतुल्य 1 मीट्रिक टन (एमटी)।
  - ii. घनत्व की एक इकाई का अभिप्राय है एक क्यूबिक मीटर।
  - iii. तरल के घनत्व की एक इकाई का अभिप्राय है 1000 लिटर के समतुल्य एक किलोलिटर
  - (ख) किसी एक मद के कुल भार या घनत्व का माप क्षमता के संगणन किसी भिन्न (फ्रेक्शन) को एक इकाई के तौर पर लिया जाएगा।
- (vii). उपयोक्ता को, पत्तन के कारण होने वाले किसी विलंब में लिए प्रभार नहीं देना होगा।
- (viii). विलंबित भुगतान पर वापसियो पर ब्याज :
  - (क). उपयोक्ता, विलंबित भुगतानों पर और पत्तन विलंबित वापसियों पर समान दर पर ब्याज का भुगतान करेगा। ब्याज की दर 15 प्रतिशत वार्षिक होगी।
  - (ख). उपभोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गिनती, एसडब्ल्युपीएल द्वारा बिल के पेश करने की तिथि से 10 दिन बाद से आरंभ हो जाएगी लेकिन यह प्रावधान उन स्थितियों में लागू नहीं होगा जिनमें महापत्तन न्यास अधिनियम,1963 के अनुसार प्रभार का भुगतान सेवाएं लेने से पहले/पत्तन की संपत्ति का प्रयोग और/या इन दरमानों में प्रभारों का अग्रिम भुगतान करने का उल्लेख दरमानों की शर्त के रुप में किया गया है।.
  - (ग). धन वापसी में देरी, सेवाओं के पूरा होने के या उपभोगकर्ताओं से सभी जरूरी दस्तावेजों को लेने के 20 दिन बाद, जो कोई भी बाद में हो, संगणित किया जायेगा।
- (ix). आवेदन/बिल की न्यूनतम प्रभार राशि 200/- (एक सौ रुपए होगी)
- (x). जब तक धन वापसी की राशि रुपये 100/- अथवा इससे अधिक नहीं होगी , तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा । इसी प्रकार, यदि प्रचालक को देय राशि रुपये 100/- से कम बनती है, प्रचालक , कोई पूरक बिल या अंडर चार्जबिल प्रस्तुत नहीं करेगा, ।
- (xi). पोत संबंधी प्रभार पोत के जीएसटी के आधार पर वसूल किए जाएंगे। डैक कार्गो के लिए पोत संबंधी सभी प्रभारों से छूट दी जाएगी।
- (xii). (क). आयातित कार्गो पर वार्फेज, कार्गो के उतरने के दिन लागू दर के आधार पर जमा कराई जाएगी।
  - (ख) निर्यात हेतु कार्गो पर वार्फेज, कार्गो के पत्तन में प्रवेश करने के दिन लागू दर के आधार पर जमा कराई जाएगी।
  - (ग). पोत, पत्तन देयताओं की अदायगी पत्तन की सीमाओं में प्रवेश करने के दिन लागू दर के आधार पर करेगा।

- (xiii). (क). यह पत्तन उपकरण के प्रयोग की अविषध के दौरान प्रत्यक्ष या परोक्ष रुप से किसी व्यक्ति के जीवन को किसी प्रकार की क्षिति, नुकसान या चोट के लिए किसी उपयोक्ता के प्रति जिम्मेदार नहीं होगा। उपयोक्ता, उपकरण के प्रयोग के दौरान पत्तन से संबंधित उपकरण या किसी व्यक्ति या संपत्ति को प्रत्यक्ष या परोक्ष रुप से होने वालनी क्षिति की भरपाई करेगा। उपयोक्ता का दायित्व इस बोत से प्रभावित नहीं होगा कि जीवन को घटित ऐसी क्षिति या नुकसान पत्तन के किसी काग्रया कर्मचारी की त्रुटि के कारण हुआ है। उपयोक्ता, कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम के अंतर्गत सभी दायित्वों की क्षितिपूर्ति भी करेगा।
  - (ख) यदि पत्तन को नुकसान पूरी तरह या आंशिक रुप से हुआ है तो किराए पर लेने वाला मांग किए जाने पर तुरत नुकसान संबंधी ऐसे सभी प्रभारों की संभावित राशि जमा कराएगा जिसके लिए अंतिम निर्णय पत्तन द्वारा बाद में लिया जाएगा। संपूर्ण क्षति के मामले में किराएदार पत्तन की परिसंपत्तिया या संपत्तियों की पुस्तक पूल्य या बाजार मूल्य जो भी अधिक हो जमा कराएगा। यदि नुकसान की यह राशि निर्धारित समय में अदा नहीं की जाती है तो यह राशि उसे भगतान की जाने वाली राशि में से समंजित की जाएगी।
- (xiv). (क). दरों के पैमाने में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट गृहमूल स्तरों पर है। पत्तन न्यास अगर यह चाहे तो निम्न दरों पर चार्ज कर सकता है या उच्च छूट की अनुमति दे सकता है।
  - (ख). अगर यह तर्कसंगति प्रति यूनिट दर में उपभोक्ता को राहत देती है व दरों के पैमाने में निर्धारित यूनिट दरें उपरी सीमा को पार नहीं करती।
  - (ग). यह इस शर्त पर है टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा/, और इस प्रकार की निम्नतर या ऐसी कमतर दरों को लागू किए जाने और /बाद में किए जाने वाले परिवर्तनों को शासित करने वाली शर्तें सार्वजनिक रूप से
- (xv). पत्तन में भीड़ भाड़ कम करने और निर्यातको व आयातकों का पत्तन की सेवाओं का नियमित घंटों के बाद लाभ उठाने के लिए बत्साहित करने हेतु पोत एवं कार्गो संबंधी निम्नतक प्रभार लगाए जाएगें तथा नियमित घंटों के बाद सेवाओं के प्रयोग के लिए प्रभारों में विशेष छूट दी जाएगी।

[यह शर्त ,पोत परिवहन निदेशालय के पत्र सं. पीडी/14033/101/2015-पीडी-5, दिनांक 03 फरवरी, 2016 के अनुसरण में, जिसके आधार पर प्राधिकरण का सामान्य रूप से अनुकरण करने के लिए आदेश संख्या टीएएमपी/14/2016-विविध, दिनांक 16 फरवरी, 2016 अनुमोदित किया गया है शामिल की गई है।

# (xvi).वार्षिक सूचकांकन :

- (क). दन दरमानों पर प्राधिकरण द्वारा घेषित 100 प्रतिशत वार्षिक थोक मूल्य सूचकांकन किया जाएगा। अगला वार्षिक सूचकांकन नीचे अनुसूची 1.3 में निर्धारित कार्य निष्पादन मानकों के पूरा करने पर सीएचपीटी द्वारा 01 अप्रैल 2017 से किया जाएगा। यदि दरमानों में निर्धारित कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं किए जाते है तो उस वर्ष विशेष के लिए कोई सूचकांकन नहीं किया जाएगा।
- (ख).पत्तन को प्रति वर्ष 01 जनवरी से 31 दिसंबर तक, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य निष्पादन मानकों की तुलना में पत्तन द्वारा प्राप्त कार्य निष्पादन मानक कैलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर संबंधित उपयोक्ता व प्राधिकरण को सूचित करने होंगे। यदि प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य निष्पादन मानक पत्तन द्वारा पूरे कर लिए जाते हैं तो पत्तन स्वत: ही दरमानें में प्राधिकरण द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक का 100 प्रतिशत सूचकांकन करेगा और सूचकांकित दरमानों को प्रासंतिगक वष की 01 अप्रैल से लागू करेगा । सीएचपीटी द्वारा सूचकांकित ये दरमान पत्ततन उपयोक्ताओं और प्रधिकरण को भेजे जाएंगे।

# 1.3. कार्य निष्पादन मानक

क्रम सं.	पत्तन का कार्य निष्पादन	इकाई	मानक
1	कार्गो संबंधी सेवाएं- औसन पोत बर्थ दिवस उत्पादन/निष्पादन		
(क)	क्रूड आयल	एम.टी.	46,500
(ख)	अन्य पीओएल उत्पाद	एम.टी.	6,700
(ग)	खाद्य तेल	एम.टी.	3,600
(ঘ)	अन्य तरल	एम.टी.	3,500
(ङ)	ड्राई बल्क	एम.टी.	8,200
(च)	सामान्य कार्गो	एम.टी.	3,000
	समग्र	एम.टी.	15,400
2	पोत संबंधी सेवाएं		
(i)	फेरे का औसत समय		
(क)	क्रूड आयल	दिन	4.00
(ख)	अन्य पीओएल उत्पाद	दिन	4.00
(ग)	खाद्य तेल	दिन	3.00
(ঘ)	अन्य तरल	दिन	2.75
(ङ)	ड्राई बल्क	दिन	4.50
(च)	सामान्य कार्गो	दिन	2.70
	समग्र	दिन	2.60
(ii)	औसत प्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय		
(क)	क्रूड आयल	घंटे	35.00

(ख)	अन्य पीओएल उत्पाद	घंटे	33.30
(ग)	खाद्य तेल	घंटे	15.00
(ঘ)	अन्य तरल	घंटे	22.00
(ङ)	ड्राई बल्क	घंटे	9.20
(च)	सामान्य कार्गो	घंटे	7.60
	समग्र	घंटे	10.40

खंड-2 पोत संबंधी प्रभार

#### 2.1 पत्तन देयता

# 2.1.1. पत्तन देयता अनुसूची

		दर प्रति	जीआरटी	उसी पोत के संबंध ग	में भुगतान की आवृति	
क्रम सं	पोत का प्रकार	विदेशी (यूएसडी में)	तटीय   (रुपयों में)	विदेशी	तटीय	
1.	क्रूड आयल पोत सहित पीओएल पोत	0.305	8.07			
2.	कंटेनर वाले पोत	0.305	8.07	पत्तन में प्रवेश करने पर प्रत्येक बार	30 दिन में एक बार	
3.	आरओआरओ पोत	0.305	8.07		उ <b>।</b> दिन म एक बार	
4.	अन्य सामान्य कार्गो वाले /यात्री पोत	0.305	8.07			
5.	कार्गो-रहित पोत	0.305	8.07	पत्तन में प्रवेश करने पर प्रत्येक बार		

नोट: पृथक्कीकृत ब्लॉस्ट टेंकों के साथ आयल टेंकरों के मामले में पत्तन देयता, अंतर-राष्ट्रीय भार प्रमाण-पत्र के अनुसार घटाये हुए कुल भार के अनुसार परिकलित की जाएगी।

# 2.1.2 रियायत/छूट पत्तन देयताएं:

क्रंम सं.	विवरण	रियायत/ छूट
1.	यात्री रहित पोत द्वारा बलास्ट में पत्तन में प्रवेश।	25%
2.	बिना किसी कार्गो या यात्रियों के चढ़ाए/उतारे(मरम्मत के लिए अपेक्षित सामग्री सहित), पोत द्वारा पत्तन में प्रवेश।	50%
3.	एंकरेज पर बंकरिंग के लिए पोत द्वारा पत्तन में प्रवेश परंतु साथ ही सटी हुई बंदरगाह में नहीं।	75%
4.	(i) मनोरंजन यॉट	
	(ii).पोत के नौवहन करने के पश्चात, मौसम के दबाव या पोत को किसी क्षति के कारण पत्तन में पुन: प्रवेश करने के लिए मजबूर होने की स्थिति में।	
	(iii) भारतीय नौसेना और रक्षा-पोत	100%
	(iv) किसी विदेशी राजकुमार या राज्य परंतु व्यापारिक प्रयोजन से अप्रचालित युद्ध से संबंधित पोत	
	(v) निजी पत्तनों को छोड़ कर अन्य महापत्तनों से संबंधित पोत	

# 2.2 पायलॉट फीस

# 2.2.1 पायलॉट फीस अनुसूची

					दर: प्रति	जीआरटी					
क्रम	पोत का					तटीय (रुपयों में)					
सं.	आकार (जीआरटी)	पीओएल व क्रूड आयल पोत	कंटेनर पोत	आरओ आरओ पोत	अन्य पोत	पीओएल व क्रूड आयल पोत	कंटेनर पोत	आरओ आरओ पोत	अन्य पोत		
1.	10,000 तक	0.403	0.403	0.403	0.403	10.65	10.65	10.65	10.65		
2.	10,001 से 15000	0.462	0.462	0.462	0.462	12.22	12.22	12.22	12.22		
3.	15,001 से 30,000	0.532	0.532	0.532	0.532	14.07	14.07	14.07	14.07		

4.	30,001 से 60,000	0.756	0.756	0.756	0.756	19.97	19.97	19.97	19.97
5.	60,001 व इससे ऊपर	0.875	0.875	0.875	0.875	23.12	23.12	23.12	23.12

# 2.2.2 पायलॉट फीस में छूट

क्रम सं.	विवरण	छूट की दर (%)
1.	पाॅयलाॅट या टग की सेवाएं न लेने वाले पोत	50
2.	केवल एक (अंदर या बाहर) संचलन करने वाले पोत	50

# 2.2.3 स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची

विवरण	स्थानांतरण प्रभार
प्रत्येक स्थानांतरण के लिए	अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित पायलटेज शुल्क का 20%

# 2.2.4 कोल्ड मूव के लिए पायलटेज शुल्क

क्रम सं.	विवरण	पायलटेज शुल्क
1.	अंदर और बाहर, दोनों संचलनों के लिए	उपर्युक्त अनुसूची 2.2.1 के अनुसार प्रभारों का दो गुणा
2.	केवल एक (अंदर या बाहर) संचलन करने के लिए	उपर्युक्त अनुसूची 2.2.1 के अनुसार प्रभारों का 1.5 गुणा
3.	स्थानांतरण के लिए	उपर्युक्त अनुसूची 2.2.3 के अनुसार प्रभारों का दो गुणा

# 2.2.5 पायलॉट मांग रद्दीकरण/पायलॉट रोक कर व्यस्त रखने के लिए प्रभार

			दर: प्रति	इकाई
क्रम सं.	विवरण	इकाई	विदेशी (यूएसडी में)	तटीय (रुपयों में)
1.	पायलॉट की सेवाओं की मांग का दो घंटों के कम नोटिस पर रद्दीकरण	प्रति रद्दीकरण	135	3600
2.	पायलॉट को, की गई मांग से 30 मिनट से अधिक समय के लिए रोक कर व्यस्त रखने के लिए	प्रति घंटा या उसका कोई भाग	68	1800

### <u>नोट</u> :

- (1) पायलटेज फीस एक संयोजी फीस है और इसमें 'पत्तन की सुविधा के लिए' पोत के स्थानांतरण हेतु पत्तन के पायलॉटों, पर्याप्त संख्या में टगों/लांचों, प्रवेश और प्रस्थान संबंधी संचलन शामिल हैं। पोत के अनुरोध पर किए जाने वाले स्थानांतरण के लिए अनुसूची सं. 2.2.3 के अनुसार स्थानांतरण प्रभार अलग से लिए जाएंगे।
- (2) 'पत्तन की सुविधा के लिए छोड़ कर', उपयोक्ता के अनुरोध पर या हार्बर की सीमाओं में पोत के एक बर्थ से दूसरी बर्थ पर संचलन या उसी बर्थ पर घुमाने के लिए स्थानांतरण प्रभार लगाए जाएंगे।
- (3) 'पत्तन की सुविधा के लिए छोड़ कर', एंकरेज तक पोत का स्थानांतरण उपयोक्ता के अनुरोध पर पुन: प्रवेश या खराब मौसम के कारण पोत का स्थानांतरण को पायलटेज प्रचालन कहा जाएगा तथा इसके लिए उपर्युक्त अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित दरों के अनुसार अतिरिक्त पायलटेज प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (4) यदि बर्थ अधीन कोई कार्गो पोत या मूरिंग पर कोई पोत, ड्रेजिंग कार्य या हाइड्रोग्राफिक सर्वे या ड्रेज़र को बर्थ के आबंटित करने बर्थ की मरम्मत या अनुरक्षण कार्यों और ऐसे ही अन्य कारणों से जिनके लिए स्थानांतरण, आवश्यक है, के कारण स्थानांतरित/अनबर्थ किया जाता है तो ऐसे स्थानांतरण को 'पत्तन की सुविधा के लिए स्थानान्तरण' माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को पुन: ठहराया 'पत्तन की सुविधा के लिए स्थानान्तरण' माना जाएगा।
- (5) अन्य पोत की सुविधा के लिए पोत की पायलटेज या अन्य पोत के लाभ के लिए स्थानांतरण के लिए लाभ प्राप्त करने वाले पोत को स्थानांतरण/स्थानांतरण और पुन: व्यवस्थित करने के लिए पायलॉटेज प्रभार देने होंगे।

#### 2.2.6 टग/लांच/मूरिंग क्रू किराया प्रभार

			दर: प्रति जीआरटी प्रति घं	टा या उसका कोई भाग
क्रम सं.	विवरण	इकाई	विदेशी (यूएसडी में)	तटीय (रुपयों में)
1.	आयल रिकवरी पोत	प्रति पोत	667	17,600
2.	टग	प्रति टग	900	23,800
3.	पोत 'प्रेस्टिज'	प्रति पोत	460	12,100
4.	लांच	प्रति लांच	90	2,400
5.	मूरिंग क्रू	प्रति क्रू	20	530

#### 2.3 बर्थ किराया प्रभार

### 2.3.1 बर्थ किराया प्रभार अनुसूची

	`	दर: प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई भाग		
क्रम सं.	पोत का प्रकार	विदेशी (यूएसडी में)	तटीय (रुपयों में)	
1.	आयल बर्थों पर आने वाले क्रूड आयल पोत सहित पीओएल	0.0043	0.1140	
2.	कंटेनर पोत	0.0043	0.1140	
3.	आरओआरओ पोत	0.0043	0.1140	
4.	अन्य सामान्य कार्गो वाले पोत, बंकरिंग पोत तथा सरकार के अनुसंधान पोत	0.0043	0.1140	
5.	गैर-कार्गो पोत	0.0086 बशर्ते न्यूनतम 600 यूएसडीडॉलर प्रति पोत	0.2280 बशर्ते न्यूनतम रू. 16000 प्रति पोत	

#### 2.3.2 अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार

विवरण		दर : प्रति घंटा या उसका कोई भाग	
		तटीय (रुपयों में)	
कार्य के पूरा होने के चार घंटों के अंदर पायलॉट को न बुलाए जाने पर या लदान या ब्लास्टिंग या पत्तन द्वारा प्रदत्त किसी विस्तार समय के भीतर, दी गई अविध में पायलॉट को बुलाए जाने में लिखित रुप में वास्तविक विलंब के लिए संगणित अविध के लिए, निम्न को छोड़ कर: (क).पोत द्वारा नौवहन हेतु उपयुक्त ज्वार की पतीक्षा करने की स्थिति में। (ख).पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल की स्थिति में (ग).पत्तन के उपकरण खराब होने की स्थिति में (घ) कोर्ट द्वारा पोत को हिरासत में लिए जाने की स्थिति में।	564	14,900	

#### नोट:

- (1). बर्थ किराया के प्रयोजन हेतु अवधि, पोत के बर्थ ग्रहण करने से बर्थ खाली करने तक मानी जाएगी।
- (2). बर्थ किराया प्रभार में उतरायी और पोत पर लदान के लिए उपलब्धता के अनुसार, एक वार्फ क्रेन के प्रभार शामिल हैं। अतिरिक्त क्रेन के लिए अनुसूची 3.2.2 में निधारित प्रभार लागू होंगे।
- (3). पोत द्वारा संचलन की तैयारी का सिगलन देने के 4 घंटे पश्चात से बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे । 4 घंटे की इस अविध में अनुकूल ज्वार के लिए प्रतीक्षा अविध या विपरीत मौसम या रात्रि नौवहन सुविधाओं की अनुपलब्धता शामिल नहीं है। पोत द्वारा 'झूठा संकेत' देने की स्थिति में 24 घंटे के बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य, दंड प्रभार्य होगा ।
  - "झूठा संकेत" तब होगा जब पोत तैयारी का संकेत देता है व प्रत्याशा में पायलेट के लिए पूछता है जबिक इंजिन तैयार नहीं रहता या कार्गो संचालन पूर्ण नहीं किया जाता या पोत के अन्य किसी कारणवश पोत बर्थ से हटने के लिए तैयार न हों। यह जब पोत प्रतिकूल ज्वार, रात्रि नौचालन की कमी या विपरीत मौसम दशाओं के कारण जलयात्रा नहीं कर पाता तब की तैयारी के संकेतों को शामिल नहीं करता।
- (4). सामान्य बर्थ किराया प्रभार के अतिरिक्त निम्नानुसार या सरकार या अन्य सक्षम प्राधिकरण के द्वारा किए गए यथा परिवर्तन के अनुसार, प्राथमिकता/बहिर्गमन प्राथमिकता प्रभार लागू होंगे:
  - (क). किसी भी पोत को बर्थिंग प्राथमिकता देने के लिए पोत के बर्थ पर कुल वास्तविक पड़ाव की अवधि के लिए संगणित बर्थ किराया का 75 प्रतिशत या न्यूनतम 24 घंटे के लिए (के बराबर) बर्थ किराया शुल्क के तौर पर प्रभारित होगा।
  - (ख). किसी भी पोत को बहिर्गमन प्राथमिकता देने के लिए पोत के बर्थ पर कुल वास्तविक पड़ाव की अवधि के लिए संगणित बर्थ किराया का 100 प्रतिशत या न्यूनतम 24 घंटे के लिए (के बराबर) बर्थ किराया शुल्क के तौर पर

प्रभारित होगा। इसके अतिरिक्त प्राथमिकता के लिए पायलटेज/पोत के बर्थ से बहिर्गमन और आगम स्थानांतरण हेतु के लिए प्रभार प्रभार्य होंगे ।

- (ग).निम्न श्रेणियों को प्राथमिकता/ बहिर्गमन प्राथमिकता प्रदान करने के लिए उपर्युक्त शुल्क नहीं वसूला जाएगा।
  - (i) तटीय पोत जिन्हें बर्थिंग प्राथमिकता प्रदान की जाएगी।
  - (ii) वे पोत जिन्हें पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।
- (5). बर्थ आरक्षण स्कीम के अंतर्गत आने वाले पोतों के मामले में बर्थ आरक्षण प्रभार, सरकार द्वारा समय-समय पर जारी निदेशों के अनुसार अदा किए जाएंगे।
- (6). पत्तन के किसी कारण विद्युत अनापूर्ति, उपकरण का खराब होने या किसी अन्य कारण से पोत के बर्थ पर निरर्थक खड़े रहने के परिणामस्वरुप प्रचालन कार्य हो पाने की स्थिति में, किसी प्रकार का बर्थ किराया प्रभार नहीं लिया जाएगा। तथापि यह प्रावधान, बर्थों पर लाईसेंस प्राप्त निजी प्रचालकों के द्वारा प्रचालित पोतेंा के, पत्तन के कारणों नहीं, निरर्थक खड़े हुए पोतों पर लागू नहीं होगा।
- (7). यदि पोत के मालिक और स्टीवडोरिंग एजेंट/सी एंड एफ एजेंटों/कार्गो के आयातकों/निर्यातकों स्टावेज समस्या, पोत-क्रेत मरम्मत आदि के लिए 24 घंटे से अधिक समय के लिए पोत प्रचालन कार्य रुक जाते हैं तो 24 घंटे की अविध समाप्त होने से प्रचालन कार्य पुर: आरंभ होने के समय तक की अविध के लिए उपर्युक्त अनुसूची-2.3.1 के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभार का दो गुणा बर्थ किराया प्रभार लिया जाएगा।

### 2.3.3 नौवहित पोत /फलोटिंग यान/नौकाओं(बॉडीज़) /कोई अन्य पोत के बर्थ किराया प्रभार की अनुसूची

क्रम सं.	विवरण	इकाई	दर <b>(</b> रुपयों में )
1.	टिंबर पॉन्ड और बोट बेसिन पर बर्थ में लगाए गए व्यापारिक पोतों के अतिरिक्त अन्य पोत जो चेन्नै पत्तन के हार्बर क्राफट रुल्ज़ के अंतर्गत पंजीकृत नहीं है।	प्रति पोत प्रति घंटा या उसका अंश	100
2.	पत्तन में कहीं पर भी बर्थ में लगाए गए, चेन्नै पत्तन के हार्बर क्राफट रुल्ज़ के अंतर्गत पंजीकृत पोत ।	प्रति पोत प्रति दिन या उसका अंश	135
3.	मनोरंजन यॉट	प्रति यॉट प्रति कैलेंडर मास या उसका भाग	3,000

#### नोट:

रक्षा सेवाओं, सीमा शुल्क, पुलिस, और पत्तन के स्वास्थ्य विभाग के लांच जैसे केंद्र सरकार या किसी राज्य सरकार के शक्तिशाली गैर वाणिज्यक 57 आर्रबर यान जो पत्तन पर अपने विभागीय उपयोग के लिए प्रचालित होते हैं और पत्तन संबंधी प्रचालनों के लिए खड़े किए जाते हैं, उन्हें उपर्युक्त बर्थ किराया प्रभारों से मुक्त रखा जाएगा।

#### 2.3.4 एंकरेज फीस

	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई भाग		
विवरण	विदेशी (यूएसडी में)	तटीय (रुपयों में )	
साथ में सटे हुए बंदरगाह में प्रवेश कर रहे पोत को एंकरेज और तत्पश्चात पुन: बर्थ में लगाए गए पत्तन की सीमाओं में पोत की एंकरेज के पड़ाव की अवधि के लिए।	0.0009	0.0238	

# खंड–3 कार्गो संबंधी प्रभार

# 3.1 घाट भाड़ा

# 3.1.1 बल्क और ब्रेक बल्क के लिए घाट भाड़ा प्रभार की अनुसूची

क्रम	कार्गो का विवरण	दकार्द	दर (रुपयों में ) इकाई विदेशी तर्ट	
सं.	वस्या वस्य १५५०	र्गार		
1.	एसिड और रसायण			
(i)	सभी प्रकार के एसिड	एम. टी.	100	60
(ii)	कार्बन ब्लैक, नीनियर अल्कलाइन बैंजोयन, आर्थोक्सीलिन सहित सभी प्रकार के रसायन	एम. टी.	152	91
2.	कॉयर ,कॉयर उत्पाद और जूट, व जूट उत्पाद	एम. टी.	134	80
3.	निर्माण एवं भवन सामग्री, एसबेस्टसए बिटुमिन, ब्यू मेटल सैंड, ब्रिक,सीमेंट, क्लिंकरए सैंड, सिलिका, स्लैग, पत्थर और टाइलें।		45	27
4.	क्रूड आयल और पीओएल उत्पाद			
(i)	क्रूड आयल		57	57
(ii)	पेट्रोल	एम. टी.	81	81
(iii)	डीज़ल आयल	एम. टी.	69	69
(iv)	मिट्टी का तेल और उड्डयन टर्बाईन फ्यूल(एटीएफ) बेस आयल और स्नेहक	एम. टी.	73	73
(v)	भट्ठी का तेल	एम. टी.	61	61
(vi)	नप्था		77	77
(vii)	पोत की आयल बंकरिंग		47	47
5.	रक्षा भंडार		134	80
6.	सभी प्रकार के खाद्य तेल Edible oil of all kinds	एम. टी.	78	47

7.	खाद	एम. टी.		
(i)	सल्फर, रॉक फॉस्फेट, यूरिया और अन्य कच्ची खाद	एम. टी.		
(ii)	अमोनियम सल्फेट, पोटाश, डाई- अमोनियम फॉसफेट (डीएपी) म्यूरेट ऑफ पोटाश (एमओपी) और अन्य तैयार खादें		45	27
8.	खाद्यान्न एवं खाद्य उत्पाद			
(i)	अनाज और सभी प्रकार की दालें		45	27
(ii)	नमक	एम. टी.	28	17
(iii)	चीनी	एम. टी.	56	34
(iv)	सामुद्रिक उत्पाद		43	26
(v)	घरेलु परचून सामान एवं फल, सब्जियां अधिक मात्रा में नहीं	एम. टी.	56	34
9.	ग्रनाईट ब्लॉक संसाधित मार्बल, और स्लैब	एम. टी.	78	47
10.	मशीनरी और उपकरण			
(i)	वायुयान	प्रत्येक	75,000	45,000
(ii)	नौकाएं और लांच	प्रत्येक	15,000	9,000
(iii)	पहियों वाली मशीनरी और उपकरण पुन:गठित यूनिट, जैसे एक्सकेवेटर, मोटर ग्रेडर, डंपर, ट्रक, ब्हील लोडर बुल डोजर, पेवर, विद्युत ट्रांसफारमर, कंकरीट मिक्सर, आदि कलपुर्जों सहित।			
	(a) भार 15 मी. टन तक.		30,000	18,000
	(b) भार 15 मी. टन से 30 मी टन तक	प्रत्येक	45,000	27,000
	(c) 30 मी. टन से अधिक	प्रत्येक	1,00,000	60,000
(iv)	उपर्युक्त (iii) पर उल्लेखित को छोड़ कर विद्युत और इलेक्ट्रॉनिक्स सामान, तारें, पुर्जे औज़ार और अन्य संबद्ध पुर्जे सहित मशीनरी और उपकरण	एडवेलोरम	0.31%	0.18%

_				1
(v)	रेल-वैगन और कोच	प्रत्येक	22,300	13,380
(vi)	लोकोमोटिव		33,500	20,100
11.	धातुएं और धातु-उत्पाद			
(i)	इनगोट व बिलेट, शीट्स व प्लेटें, छड़ें, एंगल, पाइप, व फिटिंग	एम. टी.	90	54
(ii)	धातु की स्क्रेप	एम. टी.	45	27
12.	शीरा	एम. टी.	38	23
13.	यात्री/कार्गो वहन करने वाले मोटर वाहन			
(i)	द्विवपहिया वाहन	प्रत्येक	500	300
(ii)	तिपहिया वाहन		1500	900
(iii)	1400 सीसी शक्ति वाले चार पहियों वाले वाहन			
	(क) आयात	प्रत्येक	4,200	2,520
	(ख) निर्यात	प्रत्येक	2,200	1,320
(iv)	1400 सीसी से अधिक शक्ति वाले चार पहियों के वाहन का आयात / निर्यात	प्रत्येक	8,400	5,040
(v)	6 पहियों या इससे अधिक वाले वाहन			
	(क) 7.5 मी टन तक भार वाले वाहन	प्रत्येक	10,000	6,000
	(ख) 7.5 मी टन से अधिक भार वाले वाहन	प्रत्येक	29,000	17,400
14.	सभी प्रकार के अयस्क और मिनरल्			
(i)	बेरियटस, बॉक्साईट, डोलोमाइट, फेरो-सिलिकॉन, फलोरस्पार फैलस्पर, जिप्सम, चूना पत्थर, केर्ब् पत्थर तथा कॉबल पत्थर			
	(क) आयात	एम. टी.	45	27
	(ख) निर्यात	एम. टी.	26	16

(ii)	लौह अयस्क पल्ले	एम. टी.	45	45
15.	साथ न लाया गया वैयक्तिक सामान	प्रत्येक	112	67
16.	लकड़ी, इमारती लकड़ी और उत्पाद			
(i)	इमारती लकड़ी के लट्टे	क्यूबिक मीटर	40	24
(ii)	लकड़ी, बांस, प्लाईवुड, बोर्ड, लकड़ी के उत्पाद और लकड़ी का गूदा	एम. टी.	67	40
17.	ऊपर अनुल्लेखित कोई अन्य कार्गो	एम. टी.		
(i)	बल्क में	एम. टी.	74	44
(ii)	बल्क के अलावा	एडवेलोरम	0.50%	0.30%

"रक्षा भंडार" में बम, ग्रेनेड, टारपीडो, बारूदी सुरंगें, (माईन्स) मिज़ाइलें और समतुल्य युद्ध के उपस्कर और उनसे संबंद्ध कलपुर्जे शामिल होंगे जैसे: कार्टिरेज, और अन्य गोलाबारूद व प्रोजेक्टाइल और उनके कलपुर्जे (हथियारों, गोला बारूद हिस्से पुर्जे और संबद्ध सामान के अंतर्गत शॉट और कार्टिरेज वैड्स सिहत) परंतु इस संदर्भ में भारतीय सीमाकर प्रशुल्क के अध्याय नंबर 93 के नोट सं 2 के अनुसार राडार उपकरण, शामिल नहीं हैं।

# 3.1.2 पोत व्यवसायियों और एमएएफआई के कंटेनरों सहित, कंटेनरों पर घाट भाड़ा

		दर : प्रति कंटेनर ( रुपयों में .)					
क्रम सं.	कंटेनरों के प्रकार	20	0'	40	0'	40' से	अधिक
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	खाली	60	36	90	54	120	72
2.	भारित	770	462	1155	693	1540	924

# 3.1.3 घाट-भाड़ा से मुक्त कार्गो

क्रम सं.	विवरण
1.	घाटों/शेडों से एकत्रित कचरा

2.	वार्फों से पल्लों वाला कार्गो निर्यात करने के लिए प्रयुक्त पल्ले
3.	एक ही पोत की एक हैच से दूसरी हैच को स्थानांतरित कार्गो/कंटेनर जिन्हें न तो पोत से घोषित किया गया और न ही उतारा गया
4.	प्रमाणिक उपयोग किये जाने के योग्य/अयोग्य पोत का सामान
5.	यात्रियों और नाविकों का प्रमाणिक सामान और साथा लाया गया वैयक्तिक सामान
6.	डाक बैग
7.	सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 के अंतर्गत आईजीएम/ईजीएम में घोषित कार्गो के तौर पर पत्तन पर वह पोत जो प्रथम बार आता है और उसी रूप में पत्तन से बाहर चला जाता है ।

#### नोट:

- (1) कार्गों का मूल्यांकन, फार्गों के विवरण के आधार पर किया जाएगा जो आयात के मामले में बिल तटीय बिल में दिए गए विवरण तथा निर्यात मामलों में लदान बिल के अनुसार उपर्युक्त अनुसूची के अनुरूप दिए गए विवरण के अनुसार होगा। यदि आवश्यक होगा, तो इनवायस और पैकिंग सूची के विवरण पर भी विचार किया जाए।
- (2) अनुसूची में उल्लेखित दरों के अनुसार घाट-भाडा निम्न आधार पर लिया जाएगा।
  - (क) पोत का ड्राफ्ट सर्वे प्रमाण पत्र/ड्राई बल्क कार्गो के मामले में पोत द्वारा घोषित मात्रा।
  - (ख) अतिरिक्त आये हुए कार्गो के मामले में भार-प्रमाण पत्र।
  - (ग) पोत की यलेज प्रमाण मात्रा/लिक्विड कार्गों के मामले में पोत की घोषित मात्रा।
  - (घ) दर्ज बिल/लदान बिल/इनवायस/अन्य सभी मामलों में पैकिंग सूची की मात्रा।
- (3) एड-वेलोरम घाट-भाड़ा, आयात हेतु सी आईएफ मूल्य पर; निर्यात के लिए एफओबी कीमत पर; तटीय कार्गो के लिए तटीय कार्गो के बिल में उल्लेखित कीमत पर परिकलित किया जाएगा। घाट-भाड़ा के लिए कार्गो का मूल्य निर्धारण के लिए सीमा शुल्क विभाग द्वारा दर्ज किया गया बिल/लदान बिल/तटीय सामान का बिल ही मुख्य दस्तावेज माना जाएगा और यह उपलब्ध न होने की स्थिति में लदान बिल/इनवायस आदि के आधार पर मूल्य निर्धारण किया जाएगा।
- (4) 'वे कार्गो जिनका उल्लेख ऊपर नहीं किया गया है' का वर्गीकरण करने से पूर्व संबंधित सीमा शुल्क वर्गीकरण करने हेतु अनुसूची 3.1.1 का क्रम सं. 17 का संदर्भ लिया जाएगा। ताकि उस कार्गो को विशिष्ट रूप से उल्लेखित श्रेणी में वर्गीकृत किया जा सके।
- (5) विपत्ति में खड़े पोत से उतारे गए कार्गो और फिर उसी पोत पर किए गए लदान हेतु, उपर्युक्त अनुसूची अनुसार एक बार घाट-भाड़ा लगाया जाएगा। उसी प्रकार लदान किए जा चुके कार्गो का विभिन्न कारणों से पोत से उतारे जाने पर कोई घाट-भाड़ा अदा नहीं करना होगा। तथापि उस कार्गो को किसी अन्य पोत पर पुन:लादने के लिए घाट-भाड़ा अदा करना होगा।
- (6) (क) चेन्नै पत्तन से इतर पतन से संबंधित कार्गो/कंटेनर/एमएएफआई के चेन्नै पत्तन पर उताने और पुन: लादे/पोतांतरित किए गए प्रत्येक प्रहस्तन के लिए उस कार्गो/कंटेनर/एमएएफआई के लिए मूल्यांकन लागू घाट-भाड़ा के 75 प्रतिशत की दर से किया जाएगा। यदि आवश्यक होगा तो, स्टीमर एजेंट कार्गो/कंटेनर/एफएआई के एक बर्थ से दूसरी बर्थ तक संचलन की व्यवस्था भी करेंगे।

- (ख) पोत से पोत को सीघे पोतांतरित किए गए कार्गो/कंटेनर/एमएफएआई के प्रत्येक प्रहस्तन के लिए मूल्यांकन उस कार्गो/कंटेनर/एफएफएआई के लिए लागू घाट-भाड़ा का 50 प्रतिशत की दर से किया जाएगा।
- (ग) चेन्नै के लिए घोषित कार्गो/कंटेनर/एमएफएआई परंतु बाद में पोतांतरण के लिए निर्णीत प्रत्येक प्रहस्तन हेतु मूल्यांकन उस कार्गो/कंटेनर/एमएफएआई के लिए लागू घाट-भाड़ा की गत प्रतिशत दर से आकलित किया जाएगा।
- (7) ऊपर क्रम सं. 10 (।।।) पर वर्गीकृत कार्गो के लिए घाट-भाड़ा का आकलन, उपकरण से संबद्ध कल पुर्जो सहित उसके कुल-भार के आधार पर किया जाएगा।
- (8) सीपीसीएल द्वारा आयातित क्रूड आयल पर घाट-भाड़ा सीपीसीएल के साथ किए गए करार के अनुसार प्रभार्य होगा।
- (9) एलसीएल कंटेनरो से निकाल गये/में भरे गये कार्गो पर अनुसूची 3.1.1 के अनुसार घाट-भाड़ा लिया जाएगा।

#### 3.2 पत्तन की क्रेन के प्रयोग के लिए प्रभार

#### 3.2.1 पोत से उतरायी/पर लदान कार्य के अतिरिक्त मोबाईल क्रेनों के प्रयोग के लिए प्रभार

क्रम सं.	विवरण	इकाई	प्रत्येक प्रहस्तन दर (रुपये)	
Α.			विदेशी	तटीय
1.	कार्गो संबंधी प्रचालनों के लिए			
	(i) 5 मी.ट. तक प्रति पैकेज	मी.टन या उसका भाग	115	69
	(ii) 5 मी.ट. से अधिक और 10 मी.टन तक प्रति पैकेज	प्रति मी.टन या उसका भाग	205	123
2.	कार्गो प्रचालन कार्यों से अतिरिक्त	प्रति पारी या उसका भाग	62	00

#### 3.2.2 वार्फ क्रेनों के प्रयोग के लिए प्रभार

			प्रत्येक प्रह	र्स्तन दर
क्रम सं.	विवरण	इकाई	(रुप	ये)
			विदेशी	तटीय
1.	15 मी.टन तक क्षमता	प्रति पारी या उसका भाग	12,000	7,200

#### 3.2.3 फलोटिंग क्रेन एफ.सी. थंगम के प्रयोग संबंधी प्रभार

क्रम सं.	विवरण	इकाई	प्रत्येक प्रहस्तन दर (रुपये)	
		, ,	विदेशी	तटीय
1.	पोत और कार्गो प्रचालनों के लिए			
	पैकेज का भार :			
(i)	30 मी.टन तक		1500	900
(ii)	30 मी.टन. से अधिक और 60 मी.टन तक	प्रति मी.टन या उसका	2400	1440
(iii)	60 मी.टन. से अधिक और 100 मी.टन तक	भाग	3400	2040
(iv)	100 मी.टन. से अधिक और 140 मी.टन तक		4700	2820
	4 घंटों के अंदर मांग रद्द करने के लिए लिए न्यूनतम प्रभार	प्रति रद्दीकरण	3,5	500
2.	कार्गो संबंधी प्रचालनों से अतिरिक्त के लिए बशर्ते वे कम से कम रु.1,20,000 हो ।	प्रति घंटा या उसका भाग	30,000	

#### 3.2.4 पत्तन के अंदर निजी क्रेनों के प्रयोग की अनुमित के लिए प्रभार

æ II	विवरण		प्रत्येक प्रहस्तन दर		
क्रम सं.		इकाई	(रुपये)		
			विदेशी	तटीय	
1.	पोत और कार्गो प्रचालनों के लिए				
	पैकेज का भार:				
(i)	10 मी. टन तक		20	12	
(ii)	10 मी. टन से अधिक और 30 मी टन तक	मी.टन या उसका भाग	40	24	
(iii)	30 मी टन से अधिक		200	120	
2.	कार्गो संबंधी प्रचालनों से अतिरिक्त के लिए	प्रति पारी या उसका भाग	62	20	

#### नोट:

- (1). अनुसूची 3.2.1 से 3.2.3 में निधारित प्रभार वास्तव में स्थापित की गई क्रेनों के लिए देय है। पोत के अपने गियरों के साथ कार्गों के सीधे वितरण/लदान संबंधी अनुमित पत्तन के पूर्व अनुमोदन से दी जाएगी जिसके लिए कोई क्रेन प्रभार प्रभार्य नहीं होगा।
- (2). पत्तन के पूर्व अनुमोदन से ही निजी क्रेनों के प्रयोग की अनुमित दी जाएगी जिनके लिए उपर्युक्त अनुसूची 3.2.4 में निर्धारित प्रभारों के अनुसार प्रभार प्रभार्य होगा। एमएएफआई को छोड़ कर कार्गों की उतरायी/लदान कार्य के लिए टग मास्टर/प्राईम मूवर को निजी क्रेने के प्रयोग की भांति माना जाएगा।
- (3). एफसी थंगम की अधिकतम कार्यक्षमता 140 मी. टन है। 140 मी. टन भार वाले पैकेज या ऐसे पैकेज जिन्हें एफसीके डैक पर व्यवस्थित नहीं किया जा सकता, उनके लिए थंगम को निजी क्रेनों के लिए उपर्युक्त अनुसूची 3.2.4 के अंतर्गत निर्धारित प्रभार अदा करके प्रयोग करने की अनुमित दी जा सकती है।
- (4). पैकेजों के पोत से तट तक एवं इसके व्युत्क्रम में संचलन के लिए एफ.सी. थंगम का प्रयोग, एकल प्रहस्तन के तौर पर माना जाएगा।

#### 3.3 विलंब प्रभार

# 3.3.1 पारगमन क्षेत्र में कार्गों के भंडारण के लिए निशुल्क अवधि

क्रम सं.	विवरण	निशुल्क अवधि (दिनों में)	निशुल्क अवधि शुरु होने का दिन
1.	आयात कार्गो		
(i).	सीधे प्रदायगी को छोड़ कर	7	पोत संबंधी कार्य पूरा होने के अगले दिन से।

(ii).	निलामी में बेचा गया कार्गो	3	विक्रय की पुष्ट तिथि से
2.	निर्यात कार्गो		
(i).	आरओ आरओ पोतों के माध्यम से कारें	20	पत्तन परिसर में कार्गों के वास्तविक रुप में प्रवेश करने के दिन से
(ii).	अन्य सभी कार्गो	30	-उपर्युक्त-
(iii).	लदान न किया गया वह शट-आऊट कार्गो जो पत्तन परिसर से हटा दिया गया	2	-उपर्युक्त-
3.	साल्वेज्ड सामान	3	साल्वेज के दिन से ।
4.	पोतांतरण कार्गो	21	पोत संबंधी कार्य पूरा होने के अगले दिन से।
5.	विशेष जांच/विश्लेषण या तकनीकी- जांच या आयात नियंत्रण के लिए सीमा-शुल्क आयुक्त द्वारा रोका गया कार्गो और सीमा-शुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया गया कार्गो कि वह आयातक/निर्यातक किसी गलत कार्य या लापरवाही के कारण से नहीं रोका गया है।	45	सीमाशुल्क द्वारा निशुल्क दिनों की समाप्ति की तिथि से पूर्व रोक लिए जाने पर निशुल्क दिनों की समाप्ति की तिथि से। सीमाशुल्क द्वारा निशुल्क दिनों की समाप्ति की तिथि के बाद रोके जाने पर, सीमाशुल्क द्वारा रोके जाने की तिथि से।

#### नोट:

- (1). जब कभी आयात का निर्मुक्तिकरण पोर्ट के अतिरिक्त किसी अन्य कारण से 48 घंटे से अधि समय के लिए रोक दिया जाता है तो निशुल्क अविध केवल पहले से निर्मुक्त किए गए कार्गों के लिए घोषित की जाएगी। शेष कार्गों के लिए निशुल्क दिनों की घोषणा, निर्मुक्तिकरण के बाद की जाएगी।
- (2). निर्यात कार्गो के लिए कार्गो का लदान कार्य शुरु करने की तिथि से लदान कार्य पूरा होने की तिथि तक की अवधि भी निशुल्क होगी।
- (3). आयात कार्गो के सीधे वितरण के मामले में,कार्गो के वाहन पर लदान के समय से 24 घंटे तक की निशुल्क अविध अनुमत्त की जाएगी। जिसके पश्चात आयात कार्गो के लिए लागू विलंब शुल्क प्रभार्य होगा।
- (4). मानव के द्वारा खपत के लिए पीएचओ द्वारा अनुपयुक्त घोषित और पत्तन द्वारा नष्ट किए गए कार्गो के संबंध में कोई निशुल्क दिन अनुमत्त किए जाएंगे।

# 3.3.2 निशुल्क अवधि के पश्चात विलंब प्रभार अनुसूची

क्रम सं	विवरण	दर: प्रति घाट भाड़ा यूनिट प्रति दिन या उसका कोई भाग (रुपयों में)
1.	आयात कार्गो	
	(i) प्रथम 7 दिन के लिए	18.50
	(ii) आगामी 10 दिन के लिए	37.00
	(iii) उससे आगामी 13 दिन के लिए	55.50
	(iv) तत्पश्चात्	112.50
2.	निर्यात कार्गो व पोतांतरण कार्गो	
	(i) प्रथम 7 दिन के लिए	18.50
	(ii) आगामी 03 दिन के लिए	37.00
	(iii) तत्पश्चात्	112.50

#### नोट:

- (1) ऐसे मामलों में जिनमें घाट-भाड़ा प्रति यूनिट और एड- वेलोरम आधार पर लिया जाना है, उन मामलों में उन कार्गो के कुल भार (प्रति मीट्रिक टन या उसका कोई भाग) पर विलंब शुल्क लिया जाएगा।
- (2) परित्यक्त, प्रक्रियाधीन या लावारिस कार्गो के मामलों में जिसे पत्तन द्वारा सार्वजनिक निलामी द्वारा बेचा जाता है पर विलंब शुरू करने/या पीएचओ द्वारा दंडाज्ञा की तिथि से छह माह तक जो भी पहले हो प्रभार्य होगा। कार्गो के पशु चारा/मुर्गी दाना के तौर पर प्रमाणित मामलों में विलंब शुल्क, मामले की निपटान की तिथि तक लिया जाएगा।
- (3) मानव के द्वारा खपत के लिए पीएचओ द्वारा अनुपयुक्त घोषित और पोर्टशेल द्वारा नष्ट किए गए कार्गो के संबंध में लगाया जाने वाला विलंब शुल्क,आरंभ किए जाने की तिथि के लिए या पीएचओ द्वारा उसे अनुपयुक्त घोषित किए जाने की तिथि ,जो भी पहले हो से, अधिकाधिक 6 मास तक ही आकलित किया जाएगा। यदि यह कार्गो पशुचारा /मुर्गी-दाना के लिए प्रमाधित किया जाता है तो विलंब शुल्क उसके निर्मुक्त किए जाने की तिथि तक लगाया जाएगा।

#### 3.3.3 सीमा शुल्क प्रभाग द्वारा जब्त किए गए सामान पर प्रभार्य प्रभार

जब्त किए जाने से पूर्व प्रभार	निशुल्क अवधि की समाप्ति की तिथि से जब्त किए जाने की तिथि तक, कार्गो संबंधी प्रभार
	अधिकतम 4 माह तक । यह देय राशि, सीमा शुल्क विभाग द्वारा विक्रय प्रक्रिया से प्राप्त राशि तक सीमित होगी।

जब्त किए जाने के उपरांत	यदि घाट-भाड़ा की इकाई दर भार/घनत्व पर आधारित है तो 50/- रुपये प्रति वार्फेज यूनिट
भंडारण प्रभार	प्रतिदिन या उसका कोई भाग।
(कार्गो को) हटाए जाने से संबंधित प्रभार	350/- प्रति मीट्रिक टन या उसका कोई भाग।

#### 3.3.4 कंटेनरों (शिपर के अपने एवं एमएएफआई के कंटेनर सहित) के भंडारण के लिए प्रभार

				दर : प्रति दि	न या उसका को	ई भाग	
			विदेशी कंटेन	ार		तटीय कंटेन	र
क्रम सं	विवरण		(यूएसडॉलर में)		<b>(</b> रुपयों में )		
4		20'	40'	40'	20'	40'	40'
				से अधिक			से अधिक
1.	आयात व निर्यात– लदे						
	हुए और खाली						
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4 – 15 दिन	3.55	7.10	10.65	94.00	188.00	282.00
	16 – 30 दिन	7.10	14.20	21.30	188.00	376.00	564.00
	30 दिन के बाद	14.20	28.40	42.60	376.00	752.00	1128.00
2.	पोतांतरण व आईसीडी- लदे हुए और खाली						
	प्रथम 15 दिन	निश्ल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
				_			_
	16 – 30 दिन	3.55	7.10	10.65	94.00	188.00	282.00
	31 – 45 दिन	7.10	14.20	21.30	188.00	376.00	564.00
	उपर्युक्त के बाद	14.20	28.40	42.60	376.00	752.00	1128.00

#### नोट :

- (1) (क) आयातित कंटेनरों के लिए निशुल्क अवधि, कंटेनरों को पोत से उतारे जाने की तिथि से अगले दिन से कंटेनरों के वितरण/हटाए जाने की तिथि तक माना जाएगा।
  - (ख) निर्यात हेतु कंटेनरो के लिए निशुल्क अवधि कंटेनरों के पत्तन में प्रवेश के दिन से आरंभ हो जाएगी।
- (2) निशुल्क अवधि के आकलन के लिए सीमा शुल्क विभाग द्वारा अधिसूचित सार्वजनिक अवकाश और पत्तन द्वारा घोषित अवकाश शामिल नहीं है।
- (3) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/शिपर के कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्यक्ता की तिथि की सूचना प्राप्त होने या कंटेनर के उतारे जाने की तिथि से 75 दिन तक जो भी पहले हो, निम्नशर्तों के अनुसार लिया जाएगा :-
- (क) प्रेषिति किसी समय, परित्यक्तता पत्र जारी कर सकता है।
- (ख) यदि प्रेषिति, परित्यक्तता संबंधी पत्र जारी नहीं करना चाहता तो कंटेनर का एजेंट (सी. ए.) मुख्य लाइन आपरेटर (एमएलओ) भी परित्यक्तता पत्र जारी कर सकता है बशर्ते :-
  - (i) सी. ए./एमएलओ कंटेनर व कार्गो से संबंधित पतन के सभी प्रभार कंटेनर का कब्जा लेने से पूर्व अदा करेगा।

- (ii) सी. ए./एमएलओ, कार्गो सहित कंटेनर का कब्जा लेगा और या तो इसे वापिस लेगा या इसे उस परिसर से हटवाएगा।
- (ग) कंटेनर एजेंट/एमएलओ सभी आवश्यक कार्रवाईया पूरी करेगा और उसके परिवहन और खाली कराए जाने से संबंधित सभी लागत वहन करेगा। निर्धारित अविध के अंदर वो कार्रवाई करने में विफल होने के मामले में कंटेनर पर उस समय तक भारित चार्ज लगातार बसूला जाएगा जब तक कि कार्गों के निकालने के लिए शिपिंग लाईन द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं कर ली जाती है।
- (घ) जहां सीमा शुल्क प्राधिकारी द्वारा कंटेनर को जब्त/अधिहरण किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता तो भण्डारण शुल्क कार्गों के सीमा शुल्क के निर्मुक्ति आदेश की तिथि से लागू भंडारण शुल्क बंद कर दिया जाएगा। बशर्त लाईंस द्वारा परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करने संबंधी आवश्यक कार्रवाईयां पूरी कर दी जाए। लाइंनों/प्रेषिति द्वारा अन्यथा जब्त /अधिगृहीत कंटेनर पत्तन परिसर से सीमा शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र को हटा दिया जाएगा तथा इनके हटाए जाने की तिथि से भंडारण प्रभार बंद कर दिए जाएंगे।

#### 3.4 अन्य कार्गो संबंधी प्रभार

क्रम सं.	विवरण	दर: प्रति मी. टन या उसका कोई भाग (रुपयों में)
1.	रेल द्वारा वहित आगम और निर्गम कार्गों के लिए विशेष पत्तन सेवा प्रभार कंटेनर को छोड़ कर।	12.50
2.	सभी ड्राइ बल्क कार्गो के लिए प्रदूषण लेवी	5
3.	कार्गो के हटाए जाने पर प्रत्येक बार प्रभार्य प्रभार	150

भाग -4 घाट मजदूरी और निप्टान और अग्रेषण प्रभार

# 4.1 घाट-मजदूर संबंधी आपरेशनों के लिए श्रमिक और स्टाफ की आपूर्ति संबंधी प्रभार

		दर: प्रति पारी या उसका कोई भाग (रुपयों में )			
क्रम सं.	कामगार/स्टाफ का वर्ग	मात्रानुपाती मजदूरी	सामान्य लेवी(192%)	कुल	
1.	ड्युटी पर्यवेक्षक	2260	4340	6600	
2.	टेली क्लर्क	1770	3400	5170	
3.	टिंडल	1620	3120	4740	
4.	मिस्त्री	1620	3120	4740	
5.	विंच चालक	1620	3120	4740	

6.	सिगनल मैन	1500	2880	4380
7.	मजदूर	1500	2880	4380

#### नोट:

- (1). उपर्युक्त प्रभार, श्रमिक लगाने से पूर्व मजदूरों द्वारा अदा किए जाएंगे।
- (2). एक श्रेणी में कार्मिकों की कमी के मामले में, दूसरी श्रेणी में उपलब्ध कार्मिकों को लगाया जाएगा बशर्ते वे उस कार्य के लिए उपयुक्त हों।
- (3). घाट मजदूरों द्वारा अतिरिक्त कार्मिकों की मांग की स्थिति में मात्रात्मक मजदूरी, उपर्युक्त अनुसूची के अनुसार दी जाएगी।
- (4). कामगारों के लिए फुटकर दर प्रोत्साहन वास्तविक दर के अनुसार घाट मजदूरों द्वारा पृथक रुप से अदा किए जाएंगे।

### 4.2 सी एंड एफ कामगारों के लिए फुटकर दर प्रोत्साहन

विवरण	दर: प्रति मी. टन <b>(</b> रुपयों में )
प्राप्ति /वितरण/परस्पर ढुलाई के लिए	4

नोट: सीधे वितरण/लदाई के मामलों में उपर्युक्त प्रभार लागू नहीं हैं।

#### 4.3 विशेष लेवी

विवरण	दर: प्रति मी. टन <b>(</b> रुपयों में )
मजदूरी संशोधन का बकाया पूरा करने के लिए विशेष लेवी	1

नोट: आयात और निर्यात आवेदनों के माध्यम से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती सहित सभी कार्गो पर उपर्युक्त प्रभार लिए जाएंगे।

#### भाग-5

#### विविध प्रभार

#### 5.1 आने/जाने के लिए प्रभार

	दर : प्रति व्यक्ति			
विवरण	(रुपयों में)			
	विदेशी पोत	तटीय पोत		
आने/जाने के लिए प्रभार (डयूटी पर तैनात रक्षा कार्मिकों को इस प्रभार से छूट दी जाती है)	100	50		

उपर्युक्त प्रभार, पोत के पड़ाव के समय यात्रियों के आने/जाने की मात्रक संख्या से हट कर, केवल प्रथम बार आने/जाने के लिए देय हैं।

#### 5.2 पत्तन के उपकरण का किराया प्रभार

क्रम सं.	विवरण	लेवी के लिए इकाई	दर (रुपयों में)
1.	10 कि.ली. क्षमता वाला टैंकर ट्राला	प्रति दिन या उसका कोई भाग	24,000
2.	हॉपर	प्रति दिन या उसका कोई भाग	4,000
3.	गैंगवे	प्रति दिन या उसका कोई भाग	1,500
4.	आयल स्किमर	प्रति दिन या उसका कोई भाग	4,000
5.	तेल अवरोधक (लंबाई प्रति मीटर )	प्रति दिन या उसका कोई भाग	250
6.	फायर इंजिन और गियर	प्रति घंटा या उसका कोई भाग	4,700
7.	(i) ग्रेब क्षमता- 5 घन मीटर तक	प्रति दिन या उसका कोई भाग	1600
	(ii) ग्रेब क्षमता- 8 घन मीटर	प्रति दिन या उसका कोई भाग	3600

#### 5.3 स्लिप-वे के प्रयोग संबंधी प्रभार

	6	दर: प्रति स्लिप-वे प्रति दिन या उसका कोई भाग
क्रम स.	विवरण	(रुपयों में )
1.	मुख्य स्लिप-वे	5,000
2.	छोटा स्लिप-वे	3,000

नोट: उपर्युक्त प्रभारों में पोतावतरण/यान अवतरण हेतु हॉलिंग में क्रेडिल तैयार करने के लिए तथा पोतावतरण/यान अवतरण के लिए अपेक्षित तटीय श्रम और सामग्री और ब्लॉकों का प्रयोग भी शामिल है। रस्से जैसी अन्य सभी सामग्रियां पोत/यान द्वारा उपलब्ध कराई जाएंगी। ब्लॉक या अन्य कोई भी सामग्री के कटने या नष्ट होने या क्षतिग्रस्त होने पर घटित नुकसान की पत्तन द्वारा आकलित वास्तविक लागत प्रभार्य होगी।

#### 5.4 पत्तन परिसर में विज्ञापन बोर्ड, साइनबोर्ड और न्यॉन बोर्ड आदि लगाने से संबंधित प्रभार

क्रम सं.	विवरण	दर: प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष या उसका कोई भाग (रुपयों में)
1.	एक तरफ	3,000
2.	दोनो तरफ	5,000
3.	न्यॉन बोर्ड	2,000

नोट: निबंधन एवं शर्तें ,पत्तन द्वारा जारी पत्र के अनुसार अधिशासित होंगी।

[भाग III-खण्ड 4] भारत का राजपत्र : असाधारण 61

#### 5.5 अन्य विविध प्रभार

क्रम			दर
सं.	विवरण	इकाई	<b>(</b> रुपयों <del>े</del> ं\
			में)
1.	पाइप लाइनों को समुद्री पानी से फलश करने संबंधी प्रभार	प्रति दिन या उसका कोई भाग	10,000
2.	भारती डॉक पर पोतों को जल आपूर्ति	प्रति मी.टन या उसका कोई भाग	400
3.	लाइसेंसधारी एजेंटों द्वारा टेंकर-लॉरी के माध्यम से पोतों को जल-आपूर्ति करने के लिए अनुज्ञा प्रभार	प्रति फेरा	200
4.	पत्तन परिसर में फोटोग्राफी, फिल्म शूटिंग, वीडियोग्राफी के लिए प्रभार		
	(i) फीचर/दस्तावेजी फिल्म तैयार करना		75,000
	(ii) वीडियो बनाना	प्रति दिन या उसका कोई भाग	37,500
	(iii) फोटो कैमरा से छाया-चित्रण		1,000
5.	पत्तन परिसर में निजी श्रमिक लगाने के लिए एजेंटों को लाइसेंस जारी करने के लिए प्रभार		
	(i) नया लाइसेंस जारी करना	प्रति लाइसेंस प्रतिवर्ष	1500
	(ii) लाईसेंस की वैधता समाप्ति से पूर्व नवीनीकरण	मार्था पाइत्तत्त्र मात्रवष	750
6.	पत्तन रिकार्ड से प्रमाणपत्र/दस्तावेज़ जारी करने के लिए प्रभार	प्रतिपत्रक	50
7.	दरमान जारी करने के लिए प्रभार	प्रत्येक	100

# TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 30th September, 2016

No. TAMP/22/2016-CHPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Chennai Port Trust (CHPT) for General Revision of its Scale of Rates (SOR), as in the Order appended hereto.

#### **Tariff Authority for Major Ports**

Case No. TAMP/22/2016-CHPT

The Chennai Port Trust --- Applicant

#### **QUORUM**

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

#### **ORDER**

(Passed on this 17th day of September 2016)

This case relates to a proposal received from Chennai Port Trust (CHPT) for General Revision of its Scale of Rates (SOR)

- 2. The existing Scale of Rates of the CHPT was approved vide tariff Order No. TAMP/11/2013-CHPT dated 4 August 2014. This Order was notified in the Gazette of India on 17 September 2014 vide Gazette No. 268. The said Order prescribed a tariff validity period till 31 March 2016.
- 3.1. The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. 8(1)/2014-TAMP dated 13 January 2015 issued the new "Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015" which was notified in the Gazette of India vide Gazette No. 30 dated 27 January 2015 by this Authority. The new "Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015" has come into effect from 13 January 2015.
- 3.2. Thereafter, based on the stipulation contained in Clause 1.5 of the Tariff Policy 2015, the Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy, 2015, were firmed up and notified after consultation with all the Major Port Trusts.
- 4.1. In this backdrop, the CHPT has filed a proposal for revision of its tariff for the period from 01 April 2016 to 31 March 2019, following the Tariff Policy, 2015 and the Working Guidelines, vide its letter No. A.O.(SOR)/10611/2015/FR dated 4 April 2016.
- 4.2. The highlights of the CHPT proposal as furnished by CHPT are as given below: -
  - (i) Tariff Proposal for General Revision has been prepared as per the Tariff Policy, 2015 and Working Guidelines.
  - (ii) The existing Scale of Rates (SOR) has been modified, simplified, standardized, rationalized, clubbed, regrouped and rounded off, in comparison with the neighbouring ports and inputs received from user departments. The proposed tariff (SOR) will be valid up to 31 March 2019.
  - (iii) New definitions have been proposed. The conditions have been reviewed, modified and simplified to make the Scale of Rates user-friendly.
  - (iv) The rates in respect of services/facilities which are not presently available or not used by the Trade have been deleted.
  - (v) The conditions which are having tariff implications have been presented in tabular form, to the extent possible, for easy understanding.
  - (vi) Performance standards have been prescribed and SoR has been indexed to WPI as per Tariff Policy 2015.
  - (vii) The vessel related charges, viz. Port dues, Pilotage and Berth Hire prescribed for four categories of vessels separately, viz. Crude oil & POL vessels, Container vessels, RoRo vessels and other cargo vessels, taking into account the need to adjust the tariff based on market demand in the respective cargo groups.
  - (viii) The Pilotage charges have been restructured under 3 slabs in line with the TAMP Working Guidelines 2015 (Clause 10.9). The revised rates have been worked out in order to neutralize the actual revenue earned during the year 2014-15 from Pilotage. As such, there will be a change in the existing Pilotage charges for different sizes of vessels. Shifting charges prescribed at 25% of Pilotage charges.
  - (ix) Berth Hire Charges for non-cargo vessels and Harbour crafts has been simplified.
  - (x) Wharfage schedule reclassified, rationalized and regrouped. The items which have not been handled during the last three years have been deleted. The Unit of Measurement have been modified and standardized.
  - (xi) Advalorem based tariff items modified on unit/weight basis. Income neutralization has been considered. Classification of cargo under the category of vehicles and conveyance has been done based on the different types of cargo handled during the year 2014-15.
  - (xii) The notional levy now collected for F.C. Thangam, for using ship's own gears (which was reduced from 50% to 25% during July 2015) will be dispensed with. Charges for crew overtime for FC Thangam for

- holidays and second and third shift is dispensed. As a result, the revenue reduction to the Port is ₹ 4.50 crores.
- (xiii) The 10% notional levy for using Private cranes will also be dispensed with. In lieu of this, a nominal charge of ₹ 20 to ₹ 40 per M.T. for packages weighing upto 30 M.T. and ₹ 200/- per M.T for packages weighing more than 30 M.T. will be collected. The net revenue reduction to the Port on this account is ₹ 2.50 crores. This charge will also be discontinued once the Stevedoring and Shore handling Policy of the Government is implemented.
- (xiv) Free days maintained and regrouped. Demurrage presently collected with the approval of Board has been incorporated in the Scale of Rates.
- (xv) The implementation of NIT Award in September 2015 has resulted in a reduction of labour cost by around 67%. The Port has not proposed to increase the Stevedoring labour charges and the General levy, except for updating the time-rate wages for the actual increase in Dearness Allowance. Half-shift gang posting will be discontinued.
- (xvi) Tonnage levy for agricultural products removed and included under General levy.
- (xvii) The C&F Levy of ₹ 56.80 per M.T. now collected from the Importers/Exporters has also been dispensed based on the requirements of the Trade. The revenue reduction to the Port on this account will be around ₹ 4.50 crores.
- (xviii) The existing levy of ₹ 4/- per M.T. towards Piece Rate incentive for C&F workers is retained.
- (xix) The Special levy of ₹ 1/- per M.T. will be continued till the actual arrears amount paid to the cargo handling workers on account of wage revision effective from 1.1.2007 is fully recovered.
- (xx) Actual traffic handled by the Port during the year 2014-15 has been taken into account for estimation of revenue, as per TAMP Guidelines. There is 5% drop in the traffic throughput for the year 2015-16, which has not been taken into account.
- (xxi) As per the cost statements, the Annual Revenue Requirement works out to ₹ 756 crores whereas the estimated revenue, at the existing SoR, after rationalization, works out to ₹ 545 crores, resulting in a deficit of ₹ 211 crores.
- (xxii) After adjusting other income, viz. Estate, Railway, Royalty, F&M income, etc. and expenses not considered in the cost statements and also taking into account the impact of concessions, the net deficit comes to the tune of ₹ 124 crores.
- (xxiii) The Port will focus on increasing the traffic growth, curtailing expenditure and improving efficiency to meet the deficit. However, a nominal increase of 10% in the Wharfage of bulk and break bulk excluding Edible oil and Advalorem based tariff items and Special Port Service Charge for rail bound cargo is envisaged. This will result in a marginal increase of cargo related charges to the tune of ₹ 6.50 crores.
- (xxiv) While the increased tariff will remain as the ceiling tariff, the Port assures to offer competitive rates based on volume commitments from the trade. The Port has already granted various concessions in the Vessel related charges and Cargo related charges in order to retain existing traffic and to attract additional traffic.
- 4.3. The CHPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1 and Revenue estimation at the proposed rates in Form 3.
  - (i) A summary position of ARR computation furnished by CHPT is tabulated below:

			₹ in lakhs		
Sl. No.	Description		Y1 (2011-12)	Y2 (2012-13)	Y3 (2013-14)
(1)	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	Note 1			
(i)	Operating expenses (including depreciation)		32,016.61	32,471.40	32,431.54
(ii)	Management & General Overheads		24,463.25	26,203.12	26,985.89

(iii)	Finance and Miscellanous Expenses (FME)		25,342.85	27,866.96	39,134.85
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)		81,822.71	86,541.48	98,552.28
	•		<u> </u>	,	
(2)	Less Adjustments:				
(i)	Estate related expenses				
	(a) Operating expenses (including depreciation)		785.83	900.02	970.3
	(b) Allocated Management & Administrative Overheads		1,328.87	1,728.58	2,165.7
	(c) Allocated FME		619.64	770.38	1,169.3
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]		2,734.34	3,398.98	4,305.4
(ii)					
(11)	Interest on loans		96.74	72.85	52.6
(iii)	4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)	Note 2			
	(a) Wage revision arrears		-	-	3,849.8
	(b) Ex-gratia payment to SVRS *		1.26	-	
	(c) Compensation paid to dependants of deceased employees*		-	-	
	Subtotal 2 (iii) = $[(a)+(b)+(c)]$		1.26	-	3,849.8
(iv)	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	Note 3	4,960.00	5,200.00	5,040.0
(v)	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	As per Form 2	16,655.55	18,310.27	19,120.5
(vi)	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.				
	(a) Operating Expenses		-	-	
	(b) Depreciation		-	-	
	(c) Allocated Management and Administrative Overheads		-	-	
	(d) Allocated FME		-	-	
	Subtotal 2 (vi) = $[(a)+(b)+(c)+(d)]$		-	-	
	Total of $2 = 2$ (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+2 (vi)		24,447.89	26,982.10	32,368.5
(3)	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)		57,374.82	59,559.38	66,183.7

Average of Total Expenditure (Sl. No.1)  Average of Adjustments in Sl. No.2 (i), (ii), (iv) & (v)  Adjustments in Sl. No.2 (iii)  Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3]/3 (adjusted as per Note 2 (ii) below  Capital Employed  (i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)  (ii) Add:Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)  (iii) Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as		88,972.16  26,649.16  3,851.10  58,471.90	
Adjustments in Sl. No.2 (iii)  Average Expenses of Sl. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ]/3 (adjusted as per Note 2 (ii) below  Capital Employed  (i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)  (ii) Add:Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)  (iii) Less: Net value of Fixed assets		3,851.10 58,471.90	
Average Expenses of SI. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ]/3 (adjusted as per Note 2 (ii) below  Capital Employed  (i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)  (ii) Add:Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)  (iii) Less: Net value of Fixed assets		58,471.90	
Y3 ]/3 (adjusted as per Note 2 (ii) below  Capital Employed  (i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)  (ii) Add:Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)  (iii) Less: Net value of Fixed assets			
(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)  (ii) Add:Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)  (iii) Less: Net value of Fixed assets		60,982.65	
(As per Audited Annual Accounts)  (ii) Add:Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)  (iii) Less: Net value of Fixed assets		60,982.65	
31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts) (iii) Less: Net value of Fixed assets			
		9,425.05	
per Audited Annual Accounts.		12,590.45	
(iv) Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.		-	
(v) Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.		-	
(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in <b>clause 2.5.</b> of the Working Guidelines	As per Form 4 & Note 4		
(a) Inventory		866.74	
(b) Sundry Debtors		534.56	
(c) Cash		4,645.11	
(d) Sum of (a)+(b)+(c)		6,046.41	
(vii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]		63,863.66	
Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)		10,218.19	
Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [ (4)+ (6) ]		68,690.09	
applicable for the year 2014-15 i.e. @ 6% (7*1.06)		72,811.50	
Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 i.e. @		75,592.90	
	2015.  (vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines  (a) Inventory (b) Sundry Debtors (c) Cash (d) Sum of (a)+(b)+(c)  (vii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]  Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)  Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [ (4)+ (6) ]  Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 i.e. @ 6% (7*1.06)	2015.  (vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines  (a) Inventory  (b) Sundry Debtors  (c) Cash  (d) Sum of (a)+(b)+(c)  (vii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]  Return on Capital Employed 16% on SI.  No. 5(vii)  Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [ (4)+ (6) ]  Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 i.e. @ 6% (7*1.06)  Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 i.e. @	2015.  (vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines  (a) Inventory  (b) Sundry Debtors  (c) Cash  (d) Sum of (a)+(b)+(c)  (vii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(ii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]  Return on Capital Employed 16% on SI.  No. 5(vii)  As per Form 4 & Note 4  4 Note 4  4 Note 4  4 Section 4  4,645.11  (d) Sum of (a)+(b)+(c)  (vii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(ii)-(ii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]  Return on Capital Employed 16% on SI.  No. 5(vii)  Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+(6)]  Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 i.e. @ 6% (7*1.06)  Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 i.e. @ 75,592.90

(10)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			75,592.90	
(11)	Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at SI No. 10 above	As per Form 3 & Note 5		55,217.60	
*	These expenses have been amortized over 5 years. Hence, the figures reflected in the Audited Annual Accounts itself, is the 1/5 of the actual expenses.				

- (ii) The CHPT in Form 3 has furnished detailed working of revenue estimation considering the existing tariff and the proposed tariff, for the actual traffic exclusively handled by the port during the year 2014-15. As per the said form, the total revenue estimated from Cargo, Vessel, Miscellaneous charges is ₹ 55217.60 lakhs, at the proposed level of tariff, as against the ceiling indexed Annual Revenue Requirement (ARR) at ₹ 75592.90 lakhs.
- (iii) The CHPT is seen to have undertaken a massive rationalization/over hauling of its SOR. Further, it is seen that CHPT has proposed 10% increase in wharfage charges and special port service charge for rail borne cargo and maintained status quo in other tariff items.
- (iv) The Performance Standards proposed by CHPT in Form-6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed performance standards
(1)	Cargo Related Services	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	Crude Oil	46500
	Other POL products	6700
	Edible Oil	3600
	Other Liquid	3500
	Dry Bulk	8200
	General Cargo	3000
	Overall	15400
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	NA
(2)	Vessel Related Services	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	
	Crude Oil	4.00
	Other POL products	4.00
	Edible Oil	3.00
	Other Liquid	2.75
	Dry Bulk	4.50
	General Cargo	2.70
	Overall	2.60
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in hours)	
	Crude Oil	35.00
	Other POL products	33.30

	Edible Oil	15.00
	Other Liquid	22.00
	Dry Bulk	9.20
	General Cargo	7.60
	Overall	10.40
(3)	Any other parameters found relevant by the Port	N/A

- 5.1. While acknowledging the proposal, the CHPT was, *interalia*, requested vide our letter dated 13 April 2016 to furnish a copy of Board Resolution approving the said General Revision proposal, as already indicated in the checklist to be complied by all Major Port Trusts while filing their general revision proposals under Tariff Policy, 2015.
- 5.2. The CHPT vide its letter dated 15 June 2016 has stated that the general revision proposal of April 2016 was placed before the Board of Trustees of CHPT in its Meeting held on 27 May 2016 and that the Board has ratified the submission of proposal to TAMP on 4 April 2016 and has also resolved that, any changes/modifications required in the proposal as per the direction of Ministry of Shipping and/or Orders/clarifications from TAMP and (further) based on comments from users, may also be carried out and sent to TAMP and subsequently (could) be placed before the Board for ratification.
- 6.1. Clause 3.2 and 3.3. of the Tariff Policy, 2015 stipulate that Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance Standards on its website, giving the designated email address of Port as well as for TAMP for comments of relevant users/user organisations, within 15 days' time. The Major Port Trust is to submit its replies on the comments to be received from Port Users to TAMP not later than 15 days from the last date of receipt of comments from the port user. Accordingly, we have vide our letter dated 13 April 2016 requested CHPT to intimate all the concerned users/User Organisations about hosting of the Draft SOR alongwith the performance standards in the website of CHPT and request the users/user organisation to furnish their comments within 15 days to CHPT with a copy endorsed to TAMP. In this regard, a list of concerned users/ user organisations was also forwarded to CHPT.
- 6.2. In response, the CHPT vide its letter dated 03 May 2016 has intimated us about hosting of the Draft SOR and the performance standards on 11 April 2016, on its website. The CHPT has also furnished copies of the e-mail communication made by it, during 12 April 2016 to 23 April 2016, with the relevant users/organisation bodies, requesting them to offer their comments within 15 days to CHPT with a copy endorsed to TAMP. In the said letter, the CHPT has also forwarded the list of 20 additional users/user organisations to whom the CHPT has consulted on the subject proposal.
- 6.3. Subsequently, the CHPT vide its letter dated 19 May 2016 has, *interalia*, forwarded the Minutes of the Meeting held by CHPT with the users/stakeholders on 5 May 2016 regarding the proposal sent by CHPT to TAMP for general revision of its Scale of Rates (SoR) From the Minutes of meeting, it is seen that the port, during the meeting, has brought out the highlights of its proposal and has explained that as against the Annual Revenue Requirement (ARR) of ₹ 756 Cr, the revenue estimation at the proposed level of tariff is ₹ 552 Cr, after taking into the account 10% increase in wharfage charge and special port service charge for rail borne cargo and some revenue reduction estimated on account of simplification/rationalization of SOR. The port has also stated that the proposal of the port is only to break-even and that the increase is not envisaged to improve revenue. Some clarifications given by the Port to the queries raised by the users/user organisations at the meeting held by the CHPT on 5 May 2016 are as tabulated below:

Sl.	Comments of the users/user organisations	Response of CHPT
No.		
1.	Madras Chamber of Commerce	
(i)	The details of tariff items which have been increased to compensate the revenue reduction on account of dispensing of C&F levy may be provided.	As per tariff policy 2015, overall revenue estimation has been taken into account and the activity wise costing has not been done. Hence identifying a particular tariff item which is contributing to the income foregone on account of stoppage of C&F levy is not relevant (possible)
2.	Representation by other users	
(i)	Charges for permitting use of private cranes for	As per the existing Scale of Rates, the 10% of

Sl.	Comments of the users/user organisations	Response of CHPT
No		
	packages weighing above 30 MT proposed at ₹ 200/- per MT is on the higher side.	F.C. Thangam charges for using private cranes for handling packages weighing above 30MT is in the range of ₹ 250/- to ₹ 300/- per MT and the proposed charge is lower than the existing charge.

- 6.4. Accordingly, some of the users/user organisations have furnished their comments to the CHPT with a copy endorsed to us. The CHPT has responded to the comments of some of the users/user organisations vide its letter dated 20 May 2016 and 3 August 2016.
- 7.1. The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter dated 17 September 2015 had issued a direction to this Authority partially modifying the coastal concession policy issued by the (then) MSRTH in January 2005. As per the letter dated 17 September 2015 of the MOS, vessel related charges and container related charges for coastal vessels and coastal containers should take into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee vis-à-vis the US \$ so that vessel related charges for all coastal vessels and the container related charges for all coastal containers should not exceed 60% of the corresponding charges. This direction of the MOS was communicated by this Authority through an Order dated 5 October 2015. However, the MOS vide its subsequent letter dated 11 May 2016 has directed to keep its earlier direction dated 17 September 2015 in abeyance. Therefore, this Authority had passed an Order dated 19 May 2016 to keep its Order dated 5 October 2015 also in abeyance which was circulated to all the Ports on 23 May 2016.
- 7.2. In view of the above, the CHPT vide its e-mail dated 24 May 2016 has stated that while submitting its proposal in April 2016, the income estimation from coastal vessels has been calculated based on the Order dated 5 October 2015 passed by this Authority. In view of the MOS direction, the CHPT has requested us to confirm whether the general revision proposal submitted by it on 04 April 2016 needs to be modified, based on the temporary abeyance Order dated 5 October 2015 of this Authority or whether to wait for further orders from this Authority.
- 7.3. In response, we have vide our letter dated 25 May 2016 advised the CHPT to review its proposal of April 2016 based on the Order dated 19 May 2016 of this Authority and file its revised proposal immediately.
- 7.4. Accordingly, the CHPT vide its letter dated 15 June 2016 had, *inter alia*, stated that action is being taken to revise the proposal as per TAMP Order and Board directions. Considering that there will be revenue reduction on account of restoring old method of levy of vessel related charges for coastal vessels and also taking into consideration comments received from users, the revised proposal will be submitted on or before 30.06.2016. Since the validity of the existing Scale of Rates was expiring on 30.06.2016, the CHPT had requested to extend the validity of the existing Scale of Rates upto 30.9.2016 or till the implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier.
- 7.5. Given that the validity of Scale of Rates of CHPT was expiring on 31 March 2016, as brought out earlier, based on the request made by CHPT, this Authority vide its Order dated 30 March 2016 had extended the validity of the Scale of Rates of CHPT till 30 June 2016. Thereafter, based on the request of CHPT as brought out above, this Authority vide its Order dated 21 June 2016 has extended the validity of SOR of CHPT upto 30 September 2016 or till the implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier.
- 8.1. In this backdrop, the CHPT vide its letter No. A.O.(SoR)/10611/2015/FR dated 28 June 2016 has filed its revised proposal.
- 8.2. The highlights of the revised proposal as given by CHPT are as follows:
  - (i) The Pilotage charges have been restored as per the existing SoR, based on the objections from users on the steep increase for smaller vessels. However, no. of slabs has been reduced from 6 to 5.
  - (ii) Shifting charges prescribed at 20% of Pilotage charges.
  - (iii) The 25% FC Thangam charges now collected for using ship's own gears is proposed to be dispensed. Charges for crew O.T. for FC Thangam for holidays and second and third shift is also proposed to be dispensed.
  - (iv) The 10% cranage charge for using Private cranes is also proposed to be dispensed. In lieu of this, a nominal charge of ₹ 20 to 40 per M.T. for packages weighing upto 30 M.T. and ₹ 200/- per M.T for packages weighing more than 30 M.T. is proposed.
  - (v) The C&F Levy of ₹ 56.80 per M.T. now collected from the Importers/Exporters has also been dispensed based on the requirements of the Trade.

- (vi) As per the cost statements, the Annual Revenue Requirement works out to ₹ 756 crores whereas the estimated revenue, at the existing SoR, after rationalization, works out to ₹ 525 crores, resulting in a deficit of ₹ 231 crores and warranting an increase of 44% on the existing tariff.
- (vii) Taking into account the recent hike of 42% in the SoR and the present competitive scenario of ChPT, it is proposed to increase the vessel related charges by 5% and wharfage (excluding advalorem items converted into weight/each and edible oil) and Special Port Service charge by 10%.
- (viii) The additional income to the port on account of the proposed increase will be around ₹ 25 crores, leaving a further deficit of ₹ 206 crores. The Port proposes to meet this deficit from Revenue share and other income.
- 8.3. The modifications made in the revised proposal as given by CHPT are as follows:
  - (i) Vessel related charges for coastal vessels prescribed in Indian Rupee terms, delinking from the existing US Dollar exchange rate.
  - (ii) Pilotage fee restored as per existing SoR structure. Number of slabs reduced to 5.
  - (iii) Shifting charges prescribed at 20% of Pilotage Fee.
  - (iv) 5% increase in Vessel related charges, viz. Port dues, Pilotage & Berth Hire charges for all categories of vessels.
  - (v) Exchange rate for USD updated to ₹ 66.40 per USD as on 18.06.2016.
  - (vi) Income estimation from demurrage charges modified based on average income earned during the 3 years.
  - (vii) Income estimation from miscellaneous tariff items modified based on actual income during the year 2014-15 and shown separately against respective item.
  - (viii) The estimated income at the proposed SoR stands revised to ₹ 550 crores, from ₹ 552 crores estimated as per earlier proposal, with reduction of ₹ 2 crores.
  - (ix) Clause (i) (b) and (iii) (b) of General Terms & conditions modified in line with TAMP Order dated 10 June 2016.
  - (x) Clause (v) of General Terms & Conditions modified in line with TAMP Order dated 19.5.2016, notified on 26.5.2016.
  - (xi) A new note included under Sl. No.2, Schedule 2.3 Berth Hire charges stating that Berth Hire charges include charges for one wharf crane.
  - (xii) Rate for hire of additional wharf cranes restored and included under Schedule 3.2.2 of proposed SoR.
  - (xiii) Notes (1) and (3) under Schedule 3.2 Charges for use of Port cranes modified to provide more clarity.
  - (xiv) Day of commencement of free days for cargo detained by Customs modified from vessel completion date to expiry of free days applicable for import/export cargo.
  - (xv) Charges recoverable from Customs on Confiscated goods restored and included as Schedule 3.3.3 of proposed SoR.
  - (xvi) Note (2) under Schedule 4.1 Charges for supply of labour/staff for stevedoring operations modified to remove ambiguity.
  - (xvii) A new note included under Schedule 5.1 Embarkation/Disembarkation charges stating that the charges are payable one time for one passenger for the same vessel and voyage.
  - (xviii) Rate for Fire engine & gear restored and included under Sl. No.6 of Schedule 5.2 Charges for hire of Port Equipments.
  - (xix) Rate for water supply at Bharathi Dock restored and included under Sl. No.2 of Schedule 5.5 Miscellaneous charges of proposed SoR.
  - (xx) Rate for videography inside port premises prescribed in SI. No.4 of proposed SoR increased from ₹ 25000/- per day to ₹ 37,500/- per day.

- (xxi) The unit of levy for issuing documents/certifications, modified from Per document to Per sheet.
- 8.4. The ARR computation furnished by CHPT shows that the ceiling indexed ARR has been retained at  $\stackrel{?}{\stackrel{\checkmark}}$  755.93 crores as given in the earlier proposal. However, revenue estimation at the proposed level of tariff has been indicated at  $\stackrel{?}{\stackrel{\checkmark}}$  549.60 crores as against  $\stackrel{?}{\stackrel{\checkmark}}$  552.18 crores indicated in the earlier proposal.
- 8.5. The CHPT vide its email dated 06 July 2016 has revised the scope for increase of 5% to 'all vessels' in the revised proposal as against exclusion of container vessels and RoRo vessels from the proposed increase.
- 8.6. The proposed increase and revenue implications of the revised proposal are as follows:

(₹ in crores)

Revenue foregone		Additional revenue to Port with proposed increase	
Details	Amount	Details	Amount
Removal of 25% FC Thangam charges for using Ship's gear	4.00	5% increase in Vessel related charges for all vessels	17.00
Removal of C&F Levy	4.50	10% Increase in wharfage excluding edible oil & Adv.	6.00
Conversion of advalorem rate for residual category	3.00	10% Increase in Special Port Service Charge	1.00
Revenue reduction due to change in coastal concession	8.50	Increase in Stevedoring charges	1.00
TOTAL	20.00	TOTAL	25.00
NET ADDIT	TIONAL RE	VENUE	5.00

- 8.7. The Performance Standards as proposed earlier have been retained.
- 8.8. The other main modifications made by CHPT in its revised proposal dated 28 June 2016 are as follows:
  - (i) The CHPT had made following changes in Form-3 & Form-5: -
  - (a) Form-3: under Chapter-II for Vessel Related Charges,

Sr. No	Proposal dated 04.04.2016	Revised Proposal dated 28.06.2016
	Pilotage & Towage fee	
	Total 6 Slabs - for all product categories: - Up to 3000 GRT 3001 to 10,000 GRT 10,001 to 15,000 GRT 15,001 to 30,000 GRT 30,001 to 60,000 GRT Above 60,000 GRT	Total 5 Slabs defined Product Category-wise: - Up to 10,000 GRT 10,001 to 15,000 GRT 15,001 to 30,000 GRT 30,001 to 60,000 GRT Above 60,000 GRT
	Cold Move operations (Slabs Modified)	
	Container vessels Upto 30,000 GRT 30,001 to 60,000 GRT (on incremental GRT)	Container vessels 15,001 to 30,000 GRT 30,001 to 60,000 GRT

RoRo vessels	RoRo vessels
Upto 30,000 GRT	30,001 to 60,000 GRT
30,001 to 60,000 GRT (on incremental GRT)	
Other vessels	Other vessels
Upto 30,000 GRT	Upto 10,000 GRT
30,001 to 60,000 GRT (on incremental	10,001 to 15,000 GRT
GRT)	15,001 to 30,000 GRT 30,001 to 60,000 GRT
	Above 60,000 GRT

(b) Form-5: - The CHPT has modified Form-5 (proposed SOR) with a view to standardize the service heads and has clubbed/ regrouped the headings for simplifying the procedure.

The CHPT has modified the Coastal tariff as per direction of the MOS vide its letter dated 11 May 2016 and has de-linked the coastal rates with the conversion rates of USD.

- 9. Accordingly, we have vide our letter dated 04 July 2016 requested CHPT to send a communication to all the relevant users/organisation bodies, informing them about hosting of revised draft SOR and performance standards on its website and requesting the users/user organisation to furnish their comments within 15 days to CHPT with a copy endorsed to us. The CHPT was also requested to furnish a copy of Board Resolution approving the revised general revision proposal.
- 10.1. In the meanwhile, a joint hearing on the case in reference was held on 21 July 2016 at the CHPT premises. At the joint hearing, the CHPT made a brief power point presentation on the proposal. The users/ user organisations and the CHPT have made their submissions, at the joint hearing.
- 10.2. At the joint hearing, Madras Chamber of Commerce & Industry (MCCI) strongly brought out the need to continue the rate on advalorem basis for the Project Cargo. Simultaneously, the MCCI vide its letter dated 21 July 2016 has stressed upon this position. Accordingly, a copy of the MCCI letter was forwarded to CHPT requesting them to look into the matter. The CHPT has responded vide its letter dated 3 August 2016
- 10.3. As agreed at the joint hearing, the users/user organisations were requested vide our letter dated 27 July 2016 to submit the arguments made by them during the joint hearing to CHPT with a copy endorsed to us. The CHPT was also requested to respond to the comments of users/user organisations.
- 10.4. Accordingly, some of the users/user organisations have furnished their comments. The CHPT has responded vide its letter dated 03 August 2016.
- 11. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the CHPT was requested vide our letter dated 18 July 2016 to furnish additional information/clarifications. The CHPT has responded vide its letter dated 03 August 2016. The information/clarification sought by us and response of CHPT thereon are tabulated below:

Sl.	Information/clarification sought by TAMP	Reply/Remarks of ChPT
No.		
A.	Annual Revenue Requirement	
(i)	Ex-gratia payment under SVRS:	
	In Form-I at Sl.no.2 (iii), while considering the one-time expenses for Ex-gratia payment against SVRS, the CHPT has considered	The actual expenses incurred during the year 2011-12 towards ex-gratia payment for SVRS is ₹ 1.57 lakhs. As per TAMP Guidelines,

Sl.	Information/clarification sought by TAMP	Reply/Remarks of ChPT
No.		
	expenses of ₹ 1.26 Lakhs for the year 2011-12. However, the corresponding expenses for the year 2012-13 at ₹ 1544.25 Lakhs and for year 2013-14 at ₹ 2372.72 Lakh as reflected in the Annual Accounts for the respective years are not considered in Form-I. The reason for different treatment to the said expenses during different years may be explained.	4/5th of this expenses, being ₹ 1.26 lakhs has been disallowed and shown under Sl. No.2 (iii) of Form-1. But during the years 2012-13 and 2013-14, the actual expenses towards exgratia payment is ₹ 77,21,29,725/- and ₹ 41,42,30,041/- respectively. As per the Accounting Policy of the Port, this expenditure has been considered as Deferred Revenue Expenditure and amortized over 5 years. The Annual Accounts for the years 2013-14 and 2014-15 reflects only 1/5th of the above expenditure, i.e. ₹ 1544.25 lakhs and ₹ 2372.72 lakhs (1544.25+828.47) respectively. Since 4/5th of actual expenses have already been excluded from the Annual Accounts, further disallowance as per TAMP Guidelines has not been considered. A note in this regard has been mentioned in Form-1 below Sl. No.11.
(ii)	Allowable Sundry Debtors:	
	Railway Terminal Charges:  The components of working capital viz. Inventory, Debtors and cash balance as arrived at by CHPT in Form - 4 do not appear to be in line with clause no 2.5 of the Working Guidelines, issued to operationalize the Tariff Policy, 2015. The CHPT is requested to compute Working Capital in line with clause no 2.5 and furnish detailed working in this regard. Reference to the Annual Accounts of 2013-14 may also be indicated, for the figures considered in the workings.	The Working Capital has been computed in accordance with clause 2.5 of TAMP Guidelines. Inventory has been considered at 6 months' average consumption, Sundry Debtors has been considered at 2 months' estate rental income and cash balance has been considered at one month cash expenses.  The actual expenses incurred by the Port during the year 2013-14 have been taken into account to compute the working capital as on 31.3.2014. The details have been furnished in Form-4 and workings are furnished in excel sheet 'WC details'.
		As far as Railway Terminal charges are concerned, it is stated that as per Railway Board Circular No.88/2007 dated 27.8.2007, the Ports Trust Railways are directed to collect the Terminal charges directly from the users for both inward and outward rail bound traffic. A copy of the Railway Board circular is furnished. Hence, the question of receivables from Railways towards Terminal charges does not arise.  A statement showing computation of working capital, indicating reference to the Annual Accounts along with a copy of the Annual Accounts for the years 2013-14 and 2014-15 is furnished.
В.	Definitions	
(i)	The reason for introducing definitions for the terms viz. 'Anchorage', 'Cold Move', 'Demurrage', 'Free period', 'Full Container Load', 'Hazardous cargo', 'Less than a	The definitions and reference to various Port's SoR are given below:  CoPT SoR (G. No.165 dt.10.6.2013) –

Sl.	Information/clarification sought by TAMP	Reply/Remarks of ChPT
No.		
	Container Load', 'Month', 'Sailing Vessel',	Schedule 1.1 – Definitions - General
	'Shifting', Shut out Cargo/Container', 'Single Buoy Mooring/Single Point Mooring', 'Transhipment', 'Vessels completion Date' and	Anchorage: Sl. No.(xiv) - modified to suit ChPT Port limit references.
	'Warping', in the proposed Scale of Rates	Cold Move: Sl. No.(ii)
	(SOR) may be explained. The reference drawn to the Scale of Rates of other Major Ports by the	Demurrage: Sl. No.(iv)
	CHPT to draft the said definitions, if any, may	Free Peiod: Sl. No.(vii)
	also be indicated.	Full Container Load: Sl. No.(v)
		Hazardous Cargo: Sl. No.(ix)
		Less than a Container Load: Sl. No.(xii)
		Sailing Vessel: Sl. No.(xix)
		Shifting: Sl. No.(xx)
		Shut out Cargo/Container: Sl. No.(xxii)
		SBM/SPM: Sl. No.(xviii)
		Transshipment: Sl. No.(xxiii)
		Vessel Completion Date: Sl. No.(xxiv)
		VPT SoR (G. No.65 dt. 31.3.2011) – Schedule 1.1 – Definitions - General
		Month: Sl. No.(7)
		Warping:
		In respect of Warping (movement of vessel for less than 100 m. distance to adjacent berth), Mooring crew charges (Sl. No.5 of Schedule 2.2.6) are payable. For shifting of the vessel from one berth, shifting charges prescribed at Schedule 2.2.3 are payable. Hence, with a view to distinguish between shifting and warping, new definition for 'Warping' has been included in the proposed SoR.
(ii)	The reason for proposing modification to the	Enclosed Harbour:
	existing definition of 'Enclosed Harbour', 'Shift' and 'Wharfage' may also be explained.	Modified to indicate exact location of buoy No. 9.
		Shift:
		The Port is having different shift timings for different categories of workers. Further, shift timings are notified as per administrative convenience and have no relevance to the rates prescribed in the SoR. In view of the above, shift has been generally defined as that of '8 hours' duration.
		Wharfage:
		Modified to provide more clarity, based on the definition for Wharfage available in the SoR of CoPT [Schedule 3.1 – Note (1)].
(iii)	The reasons for deleting the existing definition of 'consignment' in the proposed Scale of Rates	The definitions and conditions in the existing SoR have been modified in comparison with the provisions available in the neighbouring

Sl.	Information/clarification sought by TAMP	Reply/Remarks of ChPT
No.		
	may be explained.	Major Ports' SoR. The term 'consignment' in clause 1.2 (vii) of existing SoR has been replaced with the term 'application' in the proposed SoR (refer clause 1.2 (ix)) Further, the proposed SoR does not contain the term consignment. Hence, the definition for the term 'consignment' is found to be not relevant and deleted.
(iv)	Section 1.2(ix): - The reason for proposed revision in the minimum charges recovered in any one application/bill from ₹ 100/- to ₹ 200 may be explained.	The existing minimum charges of ₹ 100/- had been prescribed long back, i.e. during the year 1992. The other rates in the SoR have been increased periodically from time to time. Considering the present SoR rates, the minimum charge is also proposed to be increased to ₹ 200/
(v)	The reason for not differentiating between foreign and coastal non-cargo vessels in prescription of frequency of payment for port dues at Sl. No. 5 under section 2.1.1 – Port Dues, may be explained.	Since the Port is not earning income by way of cargo related charges from non-cargo vessels, it is proposed to collect Port dues from non-cargo coastal vessels on each entry.
(vi)	The reasons for extending 75% concession/exemption in Port dues for vessels entering the port for bunkering at Anchorage but does not enter into enclosed harbour may be explained.	Recently, Customs has permitted bunkering at the Anchorage of Chennai Port. In order to encourage this activity and also keeping in view that these vessels do not enter into the port and occupy berth, 75% concession in Port dues is proposed to be extended to such vessels.
(vii)	In the existing SOR, 100% exemption in port dues is granted in case of a 'LASH Vessel' making a 'second call' to the port within 30 days to pick up empty and/or laden fleeting LASH barges, but not discharging or taking any cargo or passengers. The same is not proposed in the draft SoR. The reason for not continuing the exemption may be explained.	The port has not handled LASH vessels during the past few years. Since the exemption is not effectively utilized during the past few years, it is proposed to withdraw the exemption. As mentioned in the Highlights of the proposal, rates for services which are used by the Trade only has been considered.
(viii)	Clause 10.9 of the Working Guidelines to operationalise the Tariff Policy, 2015, stipulates prescription of pilotage and shifting charges in three slabs. That being so, the reason for prescribing pilotage and shifting charges in 5 slabs may be explained.	In the earlier proposal dated 4.4.2016, Pilotage Fee was restructured on incremental GRT basis with reduction in unit rate for bigger vessels, strictly as per TAMP guidelines. The rates were arrived at in such a manner that the total income from Pilotage operations is maintained. This has resulted in increase in Pilotage Fee for smaller vessels (< 30000 GRT) and decrease for bigger vessels (> 30000 GRT) Based on comments/objections from users (CHENSAA) on the steep increase in pilotage charges for smaller vessels and also taking into account that 2/3rd of the total vessels calling at ChPT are less than 30000 GRT, Pilotage Fee as per existing SoR structure has been restored.  With regard to shifting charges, it is stated that shifting activity is similar to pilotage activity and involves same kind of inputs/services. At other neighbouring Major Ports, shifting

Sl.	Sl. Information/clarification sought by TAMP Reply/Remarks of ChPT				
No.					
		charges are fixed in proportion to Pilotage Fee, which is ranging from 25% to 56% of Pilotage Fee. Hence, shifting charges has been prescribed as a percentage of Pilotage Fee. In the earlier proposal dt.4.4.2016, the shifting charge was proposed at 25% of Pilotage Fee. However, taking into account the comments made by the users (CHENSAA) on the steep increase in pilotage charges, it has been reduced to 20% of Pilotage Fee.			
(ix)	The existing Scale of Rates prescribes various scenarios in the definition of 'Shifting for Port convenience'. The proposed Scale of Rates is seen to have pruned the instances of 'Shifting for Port convenience'. The reason for the proposed modification may be explained.	The existing SoR prescribes conditions for each scenario of shifting for Port convenience, viz. shifting due to draft/LOA restriction, ousting priority, berthing priority vessel at adjacent berth, etc. separately. In all the scenarios, the shifting charges are collected from the vessel enjoying the benefit. Hence, the condition has been simplified in line with the provision available in the SoR of VPT, Note No.(3) & (4) of Schedule 2.2.4.			
(x)	Ousting priority to any vessel-Section 2.3.2(4)(c): - The CHPT has proposed to withdraw the exemption in fees for according priority/ousting priority, which was applicable as per existing Scale of Rates for the vessels of following categories:  (a) Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.  (b) Defence vessels coming on goodwill visits.  (c) Vessels hired for the purpose of Antartica expedition by Department of Ocean Development.  The reason for withdrawing the exemption may	As mentioned in the Highlights of the proposal, the conditions have been modified in line with the provisions available in the SORs of neighbouring Major Ports.  It is seen that these exemptions are not available in the SORs of Cochin Port and VOC Port.  Further, there is no objection from concerned department for the proposed deletion.  In case if there is any demand from the concerned department, it will be examined and reviewed.			
(xi)	be explained.  (a) The port while, retaining the existing condition at Note 7 in section 2 that no berth hire will be charged when the vessels idle at the Port's berths when operations cannot take place due to breakdown of the port equipment or power failure or any other reasons attributable to Port, has also added that this provision will, however, not apply in the case of vessels idling at berths operated by the private operators licensed by the Port. The reason for the proposed amendment may be explained.	The operations at the Private Terminals at ChPT are fully managed by the licensed BOT operators. Hence, Port cannot be penalized for failure on the part of the terminal operators. Further, this modification has been made based on a similar provision available in the SoR of CoPT, Note (8), and Section 2.3 – Berth Hire charges. However, the Note (6) of Schedule 2.3 – Berth Hire charges has been modified by adding the following at the end: 'due to reasons not attributable to the Port.'			
	(b) The relief available to the vessels idling at the berth operated by the Private operators licensed by the CHPT due to the reason attributable to the concerned Private operator may be brought out.	Necessary provisions may be prescribed in the SoR of the Private Terminals to the effect that the Berth Hire charges for idling period for the reason attributable to the Terminals shall be compensated by the Terminals to the users directly.			
(xii)	The rates prescribed in the existing SOR relating to supply of water for shipping, fees for	As mentioned in the Highlights of the proposal, the rates for the services which are			

Sl.	Information/clarification sought by TAMP	Reply/Remarks of ChPT
No.		
	salvage of goods, divers charges are seen to have been deleted by Port. The reasons for the proposed deletion may be explained.	availed by the Trade have been prescribed. The services pointed out by TAMP are rendered only at the request of the Trade.
		In the revised proposal, the rate for supply of water to vessels at Bharathi Dock (outer harbour) has been restored. It is regrouped and included at Sl. No.2 of Schedule 5.5 – Other Miscellaneous charges.
		The water supply to vessels at Inner harbour is done through tanker lorries by private operators. Hence, it is proposed to collect charges for permitting water supply to vessels on 'per trip' basis, as included under Sl. No.3 of Schedule 5.5 – Miscellaneous charges.
		As far as salvage of goods and diver charges are concerned, it is stated that these services are not rendered by the Port since employees in the category of 'divers' are not available with the Port. Hence the rates have been deleted.
(xiii)	The list of some goods free of wharfage prescribed in the existing Scale of Rates at Scale 3 of Chapter – III has been deleted/amended in the proposed SOR. The reason for the proposed changes may be prescribed.	As stated, the conditions have been reviewed and simplified in comparison with the SORs of neighbouring Major Ports, viz. VOCPT, NMPT, CoPT & VPT. The itemwise reasons for deletion/addition/amendment in the existing SoR are given below:
		Deleted items:
		Sl. No. 1 – Not in use and also not available in the SORs of other Ports.
		Sl. No. 2 – Not found relevant and also not available in the SoR of VPT.
		Sl. No. 3 & 5 – Not in the SORs of VOCPT, NMPT & COPT.
		Sl. No. 6 & 7 – Not available in the SoRs of all the 4 ports.
		Sl. No. 12 – Not in the SORs of NMPT, VOCPT & CoPT and Sl. No.5 of Cargo Free of wharfage of proposed SoR covers this aspect.
		Amended/modified:
		Sl. No. 4 – Modified based on SORs of VPT & CoPT.
		Sl. No.8 – Modified based on SOR of VPT.
		Sl. No. 9 – Modified based on SOR of VOCPT.
		Sl. No. 10 – Retained without change (renumbered as Sl. No.5)
		Sl. No. 11 – Simplified based on SOR of VOCPT.

Sl.	Information/clarification sought by TAMP	Reply/Remarks of ChPT
No.		
		New items included: (in proposed SOR)
		Sl. No. 2 – Based on SOR of CoPT.
		Sl. No. 7 – Note No.10 under Scale-1 (Wharfage) of existing SOR, included under "Cargo free of wharfage", in order to avoid ambiguity in the definition of wharfage.
(xiv)	The reason for proposing deletion of entry relating to the charges for handling iron ore through Mechanical Ore Handling Plant (MOHP) and handling of coal through mechanised coal conveyor system prescribed in existing SOR may be explained.	The Port has not been handling Iron ore for the past 4 to 5 years, after the ban on illegal mining and stay imposed by High Court of Madras restraining ChPT from handling dusty cargo. Further, the existing MOHP has been disposed by the Port since it has outlived its life. In view of this, the existing rates for handling Iron Ore through MOHP have been deleted.
C.	This Authority has passed the common Order No. TAMP/14/2016-Misc. dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016. The CHPT is requested to prescribe the	The following condition is now included in the proposed SoR, as per TAMP Order No.TAMP/14/2016-Misc. dated 9 February 2016.  "In order to decongest the ports and encourage exporters/importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port
	said note in its proposed Scale of Rates.	charges for the services rendered after regular hours.  [This condition is incorporated in pursuance to the MOS letter No.PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016 based on which a common adoption Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 16 February 2016 is approved by this Authority]".
D.	The Major Port Trusts were also requested to include suitable note in their Scale of Rates based on the position as reflected vide our letter No. TAMP/35/2013-Misc. dated 7 August 2014 directing all Major Port Trusts to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates. It is, however, seen that the CHPT has not included the relevant provisions in the proposed SOR. The CHPT is requested to incorporate the same in the SOR and consider the impact, if any, in the revenue estimates.	It is stated that as per the existing SoR, Wharfage schedule (Sl. No.31), there is a separate entry for 'Stores – Naval or Military including arms, ammunitions and explosives of all kinds, Tank and Tank parts'. In the proposed SoR, the description has been modified as 'Defence cargo' (Sl. No.5 of Schedule 3.1.1) to cover all goods imported by Defence. Since there may not be any ambiguity in the application of wharfage rate for defence stores or goods as per the proposed SoR, general conditionality in this regard is not felt necessary.

- 12.1. While furnishing the additional information/clarification sought by us, the CHPT vide its letter dated 3 August 2016 has modified its proposal taking into consideration the comments of users, points made by us and further observations made by the port. Accordingly, the CHPT has furnished the revised tariff forms duly certified by Chartered Accountant. The CHPT has confirmed about hosting of the modified proposal in its website.
- 12.2. The CHPT has stated that as per revised Form-3, the estimated income from the proposed Scale of rates works out to ₹ 550.95 crores as against ₹ 549.60 crores estimated in the earlier proposal dated 28 June 2016. This additional income, to the tune of ₹ 1.35 crores is estimated from the proposed Scale of Rates by way of incorporating some changes, viz. restoration of advalorem wharfage rates for plant and machinery and unspecified cargo based on users

comments, increase in charges towards fire engine and gear due to increase in labour component arising out of wage increase and overtime charges paid to workers etc.

- 12.3. The CHPT vide its letter dated 22 August 2016 has communicated that the Board of CHPT in its meeting held on 19 August 2016 has ratified the revised proposal sent on 28 June 2016 and further modifications sent on 03 August 2016. The CHPT has also forwarded the extract of the Minutes of Board Meeting. From the extracts of thef Minutes, it is seen that the Board has resolved to ratify the revised proposal for general revision of its Scale of Rate as per Tariff Policy/Guidelines 2015, submitted to TAMP on 28.06.2016 and also to ratify the comprehensive reply sent to TAMP on 03.08.2016 with further modifications in the proposed Scale of Rates alongwith reply on TAMP queries and remarks on user's comments.
- 13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.
- 14. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:
  - (i) The existing Scale of Rates of the Chennai Port Trust (CHPT) was last approved vide tariff Order No. TAMP/11/2013-CHPT dated 4 August 2014. This Order was notified in the Gazette of India on 17 September 2014 vide Gazette No. 268. The said Order prescribed a tariff validity period till 31 March 2016. Vide the said Order, an across the board increase of 42% was granted on the cargo related charges and vessel related charges.
  - (ii) Given that the validity of the existing Scale of Rates of the CHPT is till 31 March 2016, the CHPT has come up with a proposal for revision of its tariff for the period from 01 April 2016 to 31 March 2019, following the Tariff Policy, 2015 and the Working Guidelines.
  - (iii) The CHPT had filed its proposal in April 2016. The said proposal captured the partially modified coastal concession policy issued by the (then) MSRTH in January 2005. As per the said policy of the MOS, vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of the Indian Rupee (₹) vs the USD (\$) so that vessel related charges for all coastal vessels do not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Also, as regards container related charges denominated in US\$ for foreign containers, the tariff for coastal container shall not exceed 60% of the corresponding charges applicable for other foreign containers and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Accordingly, the proposal of April 2016 of CHPT took into account the coastal revenue arising out of the above policy of the Government. When the MOS was apprised on the impact of restatement of tariff for coastal vessel/container to account for the exchange rate fluctuations, with a request to issue advisory to all Major Port Trusts to exercise caution while applying the coastal tariff, the MOS vide its subsequent letter dated 11 May 2016 has directed to keep its earlier direction dated 17 September 2015 in abeyance, which was again communicated vide an Order dated 19 May 2016 to all the Major Ports including CHPT. In view of the above position, the CHPT in June 2016 had furnished a revised proposal to give effect to the direction of MOS. Thereafter, in view of the request made by the users during the joint hearing and consequent to the information/clarification sought by us, the CHPT vide its letter dated 3 August 2016 has again submitted a modified proposal. The proposal dated 3 August 2016 along with the submissions made by CHPT during the processing of the case in reference is considered in the analysis.
  - (iv) (a) Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2015 requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) subject to certain exclusions as prescribed the Clause 2.2. of the Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on the Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2014, duly certified by a practising Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant.
    - (b) The CHPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The CHPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2011-12, 2012-13 and 2013-14. The following adjustment done by CHPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out for specific mention:

- (i) The CHPT has excluded expenses (i.e. operating expenses, allocated Management & Administrative overheads and allocated Finance and Miscellaneous Expenses) related to estate activity. Interest on loans to the tune of ₹ 96.74 Lakhs, ₹ 72.85 Lakhs and ₹ 52.66 lakhs during the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively are also excluded.
- (ii) As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines, 1/5 of one-time expenses like arrears of wages, pension/ gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included in the Annual Revenue Requirement (ARR) Likewise, 1/5th of the Contribution to Pension Fund are to be included for the calculation of ARR. This means 4/5th of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.

CHPT has excluded ₹ 38.50 Crores towards 4/5th of the arrears of wages during the year 2013-14, as reflected in the Annual accounts for the Port and hence considered in the analysis. Similarly, CHPT has excluded ₹ 1.26 Lakhs on account of 4/5th of the compensation towards Special Voluntary Retirement Scheme (SVRS) during the year 2011-12, as reflected in the Annual accounts for the Port and hence considered in the analysis. In this regard, it is noteworthy that as reported by CHPT, from the year 2012-13 onwards, as per the Accounting Policy of the Port, the expenditure towards ex-gratia payment against SVRS is being considered as a deferred revenue expenditure and amortised over a period of 5 years. Hence, the amount towards exgratia payment against SVRS as reflected in the Annual Accounts reflects only 1/5th of the expenditure. In view of the above position, further exclusion as stipulated by the Tariff Policy, 2015, has not been considered by CHPT. The submission of the port in this regard is found to be in order.

Further, the CHPT has excluded ₹ 49.60 crores, ₹ 52.00 crores and ₹ 50.40 crores in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively being the 4/5th of the contribution to the pension fund as reported in the Annual Accounts of the Port. The above adjustment done by CHPT is in line with Tariff Policy, 2015 and hence considered.

(iii) As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.

The Management and General Administration Overheads reported in the Audited Annual Accounts is ₹ 244.63 crores, ₹ 262.03 crores and ₹ 269.85 crores for years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively. Thereafter, the CHPT has assessed 25% of the Operating Expenses (including depreciation but excluding operating expenses relating to Estate) as per Audited Annual Accounts at ₹ 78.07 crores, ₹ 78.92 crores and ₹ 78.65 crores. As per the working furnished by the CHPT in Form-2, the CHPT has identified an amount of ₹ 166.55 crores, ₹ 183.10 crores and ₹ 191.20 crores of Management and General Administration Overheads as excess of 25% of aggregate of operating expenses and depreciation and hence has excluded the same from ARR in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively complying with the provisions of Tariff Policy, 2015.

- (iv) As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines notified by this Authority all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR. The CHPT has not indicated any existence of Captive berths and has, therefore, not estimated any expenditure under this head.
- (v) Following the provisions prescribed at Clause 2.3. of the Tariff Policy, 2015 and Clause 2.3. of the Working Guidelines, the CHPT has arrived at average expenses for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 at ₹ 584.72 crores.
- (vi) (a) The CHPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines. The CHPT has considered the net fixed assets plus capital work-inprogress as on 31 March 2014 as reported in the Audited Annual Accounts. As stated earlier, the CHPT has stated that there are no fixed assets relating to captive berth.

- (b) Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. The Inventory and Cash balance is seen to have been computed as per norms prescribed in clause 2.5. of Working Guidelines. With regard to Sundry Debtors, the Working Guidelines stipulates considering Sundry Debtors at 2 months Estate income and railway terminal handling charges. In this regard, the CHPT has stated that as per Railway Board Circular of 2007, the Port Trust Railways are directed to collect the terminal charges directly from the users. In view of this position, the CHPT has stated that since no amount is receivable from Railways towards Terminal charges, 2 months Terminal handling charges have not been considered for arriving at the Sundry Debtors. However, the CHPT is seen to have considered the 2 months storage income in addition to 2 months Estate income, for arriving at the figure of Sundry Debtors. Since the Working Guidelines do not stipulate considering of storage income in the calculation of Sundry Debtors, the same is not considered in this analysis. The Sundry Debtors balance is reworked to consider 2 months estate income only.
- (c) The total capital employed including the revised working capital works out to ₹ 635.53 crores.
- (d) Return on Capital Employed at 16% is worked out on the revised Capital Employed at ₹ 101.69 crores which is considered in the ARR computation.
- (vii) The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2011-12 to 2013-14 at ₹ 584.72 crores plus 16% Return on Capital Employed at ₹ 101.69 crores aggregating to ₹ 686.40 crores as on 31 March 2014. Further, as per Clause 2.7. of Working Guidelines, the said ARR has been indexed @ 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively. The ceiling indexed ARR works out to ₹ 755.38 crores for the year 2015-16.

The detailed working of ARR calculation given by the port duly certified by Chartered Accountant is relied upon subject to the modification effected to the sundry debtor balance under the head of Working Capital as discussed above. A summary of certified ceiling indexation ARR is given below:

(₹ in crores)

Sr. No	Particulars	2011-12	2012-13	2013-14	
110					
1	Average Expenses		584.72		
2	Capital employed as on 31.03.2014 including capital work in progress as on 31.03.2014 and working capital as per norms	635.53			
3	Return on capital employed @ 16%	101.69			
4	ARR as on 31 March 2014 (4=1+3)	686.40			
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (6%)	727.59			
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 (3.82%)	755.38			
7	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)		755.38		

(viii) As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2014-15 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. As per Clause 2.5. of Tariff Policy 2015, for drawing the SOR, the CHPT has reportedly considered the actual cargo traffic in tonnes and GRT of vessel handled by the port during the year 2014-15, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR.

- (b) While drawing up the proposed SOR, though the CHPT has generally proposed a 5% increase in the vessel related charges, it has proposed to maintain *status quo* in tariff in respect of some tariff items and has also chosen to propose a higher percentage of increase in few vessel related items. Similarly, though the CHPT has generally proposed an increase of 10% in cargo related charges, it has proposed to maintain *status quo* in tariff of some tariff items and has also chosen to propose a higher percentage of increase in few cargo related tariff items. Based on the above position, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff has been worked out by CHPT at ₹ 550.95 crores. As can be seen, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff at ₹ 550.95 crores is lower than the Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) of ₹ 755.38 crores, as calculated earlier, thereby leaving a revenue gap of ₹ 204.43 crores, which has been left uncovered by the Port. In other words, even with the increase in tariff as proposed by the Port, the income at the proposed level of tariff is not sufficient enough even to meet the operating costs, not to speak of the return of 16% on the capital employed.
- (c) Considering the position that the increase in the vessel related charges and cargo related charges as sought by the CHPT is well within the ceiling indexed Annual Revenue Requirement and based on the judgment of the Port, this Authority is inclined to grant the increase as proposed by the port. It is noteworthy that the impact on revenue on account of the said increase in tariff is that the CHPT would earn 16% additional revenue on account of this revision over the actual income reported for the year 2014-15.
- (d) During the proceedings relating to the case in reference as well as during the joint hearing, majority of the users have objected to the (small) increase in the tariff proposed by the CHPT, on the ground that the tariff at the neighbouring ports is lower than the proposed rates. It is reported by the users, that the cargo is already moving out of CHPT. However, in this connection, it is to be noted that the increase in vessel related charges and the cargo related charges, as sought by the CHPT, is well within the ceiling indexed Annual Revenue Requirement. Since the increase sought by the CHPT is within the purview of the stipulations of the Tariff Policy, 2015, the grant of increase in the cargo related charges and vessel related charges, is inevitable. In this regard, it is relevant here to mention that as per Clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The CHPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts. In fact, the CHPT has committed during the proceedings of this case that it would review the existing concession scheme for vessel related charges to smoothen the extra burden on the smaller vessels. Further, as per Clause 2.7. of the Tariff Policy 2015, the CHPT is requested to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port. The CHPT has also expressed its willingness to examine specific cases involving diversion of vessels/traffic due to increase in the tariff, if such cases are brought to its notice.
- (ix) As stated earlier, in view of the direction of the MOS with regard to the withdrawal of the restatement of the coastal rates, the Ceiling Costal Rates are prescribed upfront in the Scale of Rates without taking into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee vis-a-vis the USD (\$)
- (x) The CHPT has introduced new definitions for terms like, 'Anchorage', 'Cold Move', 'Demurrage', 'Free period', 'Full Container Load', 'Hazardous cargo', 'Less than a Container Load', 'Month', 'Sailing Vessel', 'Shifting', Shut out Cargo/Container', 'Single Buoy Mooring/Single Point Mooring', 'Transhipment', 'Vessels completion and Date' in the proposed Scale of Rates (SOR), in line with the definitions for the said terms prevailing in other major ports viz. Cochin Port Trust (COPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT) to ensure clarity in tariff schedule and avoid any ambiguity for the users. The proposed definitions are, therefore, approved.
- (xi) The term 'Warping' has been defined by the port to mean movement of vessel from one berth to adjacent berth for a distance of less than 100 meters with the assistance of ropes and Mooring crew. According to CHPT, warping relates to movement of vessel for less than 100M distance to adjacent berth, wherein mooring crew charges are payable, whereas for shifting of the vessel from one berth, shifting charges are payable. Thus, to distinguish between shifting and warping, new definition for 'Warping' has been included in the proposed SOR by CHPT.

As the term introduced would provide more clarity and support in ease of doing business to the users and since no users/user associations have objected to the proposed definition, the proposed definition of 'warping' is approved.

- (xii) The CHPT has proposed to modify the existing definition of 'Enclosed Harbour' from 'the area within the breakwater upto buoy no.9 to 'the area within the breakwater upto buoy no. 9 opposite to Dufferin Tower at the junction of Eastern and Northern breakwater of Bharathi Dock', so as to indicate the exact location of buoy no. 9. The proposed modification is approved.
- (xiii) The existing definition of 'shift' i.e. 'such hours as is prescribed from time to time and the shift hours so prescribed as:-

I-shift - 1st half - 0600 to 1000 hours

2nd half - 1000 to 1400 hours

II-shift - 1st half - 1400 to 1800 hours

2nd half - 1800 to 2200 hours

III- shift - 1st half - 2200 to 0200 hours

2nd half - 0200 to 0600 hours

has been proposed to be modified by CHPT to state that the shift shall mean the duration of 8 hours constituting 3 shifts in a day. The modification has been proposed by the port on the ground that, port has different shift timings for different categories of workers and that the shift timings are for administrative convenience and have no relevance to the rates prescribed in SOR. Since there are no objections from the users/user organisations and based on the opinion of the port, the proposed modification in the definition of shift is approved.

- (xiv) The CHPT has proposed to modify the existing definition of 'wharfage' from 'the basic dues recoverable on all cargo imported or exported or transhipped or passing through the port, whether porteraged by CHPT or not' to 'the basic dues recoverable on all cargo imported or exported or transhipped within the port limits or passing through the port, whether porterage was provided by the port or not', in line with definition of wharfage available in the Scale of Rates (SOR) of Cochin Port Trust (COPT) The proposed modification is approved.
- (xv) The CHPT has deleted the definition of 'Consignment' in the proposed SOR on the ground that since the proposed SOR does not contain the term 'Consignment', the definition for the said term is not found relevant. The proposed deletion is approved.
- (xvi) The minimum charges recovered against any one application/bill are proposed to be increased from ₹ 100/- to ₹ 200/- on the ground that the existing minimum charges have been prescribed way back in 1992 and have not been increased since then. Since none of the users have objected to the proposed increase in minimum charges, the same is approved.
- (xvii) As per the existing Scale of Rates, port dues is payable on all foreign going vessels on each entry into the port and on all coastal vessels the port dues is payable once in 30 days. In the proposed Scale of Rates, the port dues on coastal non-cargo vessels is proposed to be recovered on each entry into the port, on the ground that port does not earn any cargo related income from non-cargo vessels. Since none of the users/user organisations have objected to the proposed arrangement, the proposal of the port in this regard is approved.
- (xviii) The port has proposed to extend 75% concession/exemption in port dues for vessels entering the port for bunkering at Anchorage but does not enter enclosed harbor, in order to encourage the bunkering at Anchorage reportedly permitted by customs recently and also to encourage occupation of these vessels at Anchorage without entering the port and occupying berth. Since the proposed change is the commercial judgment of the port and will be beneficial to the bunkering vessels, the proposed amendment is approved.
- (xix) The existing provision for grant of 100% exemption in port dues, in case of a 'LASH Vessel' making a 'second call ' to the port within 30 days to pick up empty and/or laden fleeting LASH barges, but not discharging or taking any cargo or passengers, is proposed to be withdrawn by the port on the ground that, the port has not handled LASH vessels during the past few years and the exemption is not effectively utilized. Considering the commercial judgment of the port and since no users/user organisations has objected to the withdrawal of the exemption, the proposed withdrawal of exemption is approved.

- Clause 10.9 of the Working Guidelines to operationalise the Tariff Policy, 2015, stipulates prescription of pilotage and shifting charges in three slabs. However, the port has proposed the pilotage and shifting charges in 5 slabs. The CHPT has clarified that, though in its initial proposal the Pilotage and shifting Fee was proposed as per Tariff Policy, 2015 and operational guidelines, it had resulted in increase in Pilotage Fee for smaller vessels (< 30000 GRT) and decrease for bigger vessels (> 30000 GRT). In view of this position, during the proceedings of the case, when the Chennai & Ennore Ports Steamer Agents Association (CHENSAA) requested the port to reconsider the proposed tariff, the CHPT has proposed to restore the Pilotage Fee on 5 slabs basis as per existing SOR structure for ease of operations, instead of 3 slabs. Given that the proposed arrangement is as per the request made by the users, the proposed arrangement is approved. However, the Port is advised to prescribe pilotage and shifting charges in line with Tariff Policy, 2015 read with Working Guidelines, in its next general revision proposal, based on a scientific analysis.
- (xxi) The existing Scale of Rates of CHPT prescribe various scenarios defining 'Shifting for Port Convenience' viz. shifting due to draft/LOA restriction, ousting priority, berthing priority vessel at adjacent berth etc. In the proposed Scale of Rates, the CHPT is seen to have pruned the instances of 'Shifting for Port Convenience' on the ground that in all the scenarios, the shifting charges are collected from the vessel enjoying the benefit and that the simplification in the note is in line with the provision available in the Scale of Rates of Visakhapatnam Port Trust (VPT) In view of the above position, the proposed amendment is approved.
- In its proposed Scale of Rates, the CHPT has proposed to withdraw the exemption in fees for according priority/ousting priority for (a) the vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence. (b) Defence vessels coming on goodwill visits (c) Vessels hired for the purpose of Antartica expedition by Department of Ocean Development, as available in its existing Scale of Rates, in line with the SOR of neighbouring Major Ports viz. Cochin Port Trust (COPT) and V.O.Chidambaranar Port Trust (VOCPT) The CHPT has also stated that no objection on this aspect have been raised by anyone. Further, the CHPT has also confirmed that, in future, in case, if there is any demand from the concerned department, it will be examined and reviewed. In view of the above position, the proposed amendment is approved.
- (xxiii) The port, while retaining the existing condition at Note 6 in Section 2 that no berth hire will be charged when the vessel is idle at the Port's berths and when operations cannot take place, due to breakdown of the port equipment or power failure or any other reasons attributable to Port, has also added that this provision will, however, not apply in the case of vessels idling at berths operated by the private operators licensed by the Port due to reasons not attributable to Port. In this connection, the port has stated that the operations at the Private Terminals at CHPT are fully managed by the licensed BOT operators and hence, Port cannot be penalised for failures attributable to the BOT Operator. Incase of vessels idling at the berths operated by BOT operator for the reasons attributable to the BOT operator, requisite provision is available in the Scale of Rates of respective BOT operators, for grant of rebate in berth hire charges. The proposed modification is, therefore, approved.
- (xxiv) The rates prescribed in the existing Scale of Rates relating to fees for salvage of goods and divers charges are seen to have been deleted by the Port, on the ground that these services are not rendered by the port as employees in the category of 'divers' are not available with the port. The proposed deletion is approved.
- Based on a communication from the Ministry of Shipping (MOS), the Major Port Trusts including CHPT was requested to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates. In this regard, the CHPT has prescribed wharfage rate for 'Defence Cargo' at Section 3.1.1 Sr. No. 5 of wharfage schedule. Further, in line with a note prescribed in Scale of Rates of other Major Port Trusts, a note is also introduced below the wharfage schedule to the effect that the 'Defence stores' would include 'Bombs, grenades, torpedoes, mines, missiles and similar munitions of war and parts thereof, cartridges and other ammunition and projectiles and parts thereof, including shot and cartridges wads' coming under Arms, Ammunition, parts and accessories thereof but the reference to 'parts thereof does not include radio or radar apparatus as per note no. 2 of Chapter No.93 of Customs Tariff of India. However, the Port is advised to prescribe per unit wharfage charges in line with Tariff Policy, 2015, read with Working Guidelines, in its next general revision proposal, based on a scientific analysis.
- (xxvi) The list of some goods which were free of wharfage in the existing Scale of Rates (Scale 3 of Chapter III) is seen to have been deleted/amended in the proposed Scale of Rates. The deletion/amendment is reported to be in line with the Scale of Rates of neighbouring Major Port viz. VOCPT, NMPT, COPT

and VPT. Since there are no objections from the users/user organisations with regard to the proposed amendment, the proposal of the port in this regard is approved.

- (xxvii) The port has proposed deletion of existing entry relating to the charges for handling iron ore through Mechanical Ore Handling Plant (MOHP) and handling of coal through mechanised coal conveyor system. The CHPT has reasoned that it has not been handling Iron ore for the past 4 to 5 years, after the ban on illegal mining and stay imposed by High Court of Madras restraining it from handling dusty cargo. The CHPT has further clarified that, the existing MOHP has been disposed by the Port since it has outlived its life. In view of the above position, the proposed deletion is approved.
- (xxviii) This Authority has passed a common Order No. TAMP/14/2016-Misc. dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016. In pursuance of the said Order, the CHPT has proposed a note in Section 1.2 General Terms and Conditions at Sr. No. (xv) to the effect that in order to decongest ports and encourage exporters/importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessel related services as well as special discount will be offered in port charges for services rendered after regular hours. The proposed note is approved.
- (xxix) Clause 2.10 of the Working Guidelines requires the Port Trust to do away with advalorem wharfage rate in the existing Scale of Rates and determine specific wharfage rate taking into consideration special case to be taken for handling such cargo or a market determined tariff.

Accordingly, the CHPT in its initial proposal had, *interalia*, proposed per MT rates towards wharfage on machinery and equipment, instead of the existing advalorem rates.

However, during the joint hearing, Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI) has highlighted the impracticability of levy of tonnage based rates, especially when the project cargo consisting of a few thousand packages are handled simultaneously. The MCCI has also stated that exercise of segregating the import consignment to various sub categories suggested for wharfage calculation will go against the trade facilitation measures. The MCCI has further stated that during the planning and costing process of any project import, the final packing list is not available till dispatch, due to which certainty of cost cannot be ascertained till final packing list is generated. The CHPT has also endorsed the difficulties put-forth by users and also confirmed that neighbouring non-major ports charge advalorem wharfage rate for Plant and Machinery. In view of the above position, the CHPT has proposed per unit levy (each) in case of Machinery and Equipment fitted with wheels and advalorem rate for machinery and equipment other than that specified earlier, on the ground of giving priority to ease of doing business subject to review of the position during the next tariff cycle. Based on the submissions made by the port, the proposal of the port to prescribe advalorem rates on Machinery and Equipment is approved as a temporary measure subject to review during next revision of its tariff.

- (xxx) Similarly, on the ground that the difficulties put-forth by users on the implementation of unit/weight based wharfage rate for Plant and Machinery would also be relevant for implementation of tonnage based wharfage rate for unspecified category other than in bulk, the port has proposed to restore the advalorem rate for unspecified cargo other than in bulk. The CHPT has also stated that prescription of advalorem rates will give priority to ease of doing business and that the position be reviewed during the next tariff cycle. In view of the above position, the proposal of the port to prescribe advalorem rates on unspecified cargo other than in bulk is approved, subject to review during next revision of its tariff.
- (xxxi) The existing SOR of CHPT allowed use of private Cranes at the request of the party on payment of 10% of the applicable charges prescribed in the SOR. Since clause 8.4 of the tariff Policy, 2015 stipulates that the ports to charge only for services provided by them and that no notional charges will be permitted, the CHPT has proposed to discontinue with the existing practice of levy of 10% of cranage charges. At the same time, given that the private cranes would be permitted to be used at the liberty of the port user and with a view to regulate the deployment of private cranes inside the port and also to partly compensate the revenue reduction on account of dispensing of notional levy of cranage charges, the port has proposed to levy a permission charge for the private crane operations inside port premises from the importers/ exporters/other users. The income to the tune of about ₹ 3.37 crores has been estimated by port on this account and captured in the revenue estimation at the proposed level of tariff. Given that the proposed levy would bring about a discipline in the usage of private cranes, the proposed charges is approved.
- (xxxii) Though the CHPT has proposed wharfage charges in respect of salt, powered two wheeled vehicles, three wheeled vehicles, aircraft, boats and launches, animals/vegetable oils, petrol, oil bunkering to vessels, ores and minerals, stones, Defence Stores, Timber etc, no income has been estimated by CHPT

at the proposed level of tariff in respect of these items. Similarly, though rates have been proposed for hire of Tugs upto 45 BP, Heavy Lift Floating Crane, Oil Skimmer, Oil Barrier, 'Prestige' Multipurpose vessel, Hopper Launches etc. no income has been estimated by CHPT at the proposed level of tariff in respect of these items. Further, though the CHPT has proposed charges towards use of slipway and for erecting hoardings, sign boards, neon boards etc., no income is seen to have been estimated by CHPT at the proposed level of tariff in respect of these items. However, considering the huge revenue gap between the ceiling ARR and the revenue estimation to the tune of ₹ 204.43/- crores, the revenue, if any, earned by CHPT on account of levy of these charges would get subsumed in the revenue gap. In view of the above position, the proposed rates in respect of the above listed items are also approved.

- (xxxiii) As per Clause 3.1. of the Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port. The CHPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes/day for major cargo items. The CHPT has also proposed Performance Standards for vessel related services in terms of average turnaround time of different vessels and average pre-berthing time of different vessels. The Tariff Policy, 2015 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. The performance standards as proposed by the CHPT are prescribed along with SOR.
- (xxxiv) As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015, SOR will be indexed annually to the inflation to the extent of 100% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy 2015 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy 2015, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2015-16 is already considered in the ARR computation and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will thus be applicable from 1 April 2017 subject to increase in inflation index and achievement of Performance Standards in the year 2016-17. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 April 2017 subject to increase in inflation index announced by us and the CHPT achieving the Performance Standards notified along with the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2015 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In Order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the CHPT has to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority. The Note in this regard as proposed by the Port is slightly modified to reflect this position.
- (xxxv) The existing SOR of the CHPT has a validity upto 31 March 2016. Thereafter, based on request of the CHPT, this Authority has extended the validity of the existing SOR initially upto 30 June 2016 and subsequently upto 30 September 2016. As per Clause 3.8. of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, and since the Tariff Policy, 2015 requires computation of tariff based on ARR on the actuals reported in the Audited Accounts for three years, the validity of the revised SOR is prescribed till 31 March 2019.
- (xxxvi) As per clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The CHPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (xxxvii) Further, as per Clause 2.7. of the Tariff Policy 2015, it is for the CHPT to ensure that as a result of revision in the SOR, there will not be any loss of traffic to the port.
- (xxxviii) As brought out earlier, one of the Crane Operators at CHPT viz., Global Port Solutions Pvt. Ltd. (GPSPL), has stated that the performance standard proposed by the Port states that the average ship

berth day output is 8200 tonnes per day, whereas the performance standard notified by this Authority vide its Order No.TAMP/20/2014-CHPT for each Mobile Harbour Crane is 12500 tonness per day. Therefore, the GPSPL is of the view that the performance standard is contradicting to the standards set for GPSPL. In this connection, the CHPT has clarified that the performance standard prescribed in the SOR are for the entire Port, irrespective of the type of vessel, geared or gearless and the types of equipment used and is not cargo specific. The port has stated that the Performance Standards have been prescribed bearing in mind the overall performance of Port and taking into account number of factors like past performance, type of vessel, geared or gearless vessels, facilities at different berth etc. In this regard it is relevant to mention here that, the Performance Standard committed by the Port is to be considered for the operations carried out exclusively by the Port within the port premises, with its own equipment and will not be applicable to the BOT operator rendering services at the port with his equipment for whom separate performance standards have already been prescribed in the relevant Order. The CHPT has also endorsed this position by stating that the tariff approved by TAMP for deployment of HMC at CHPT is linked to performance norms fixed by TAMP and the HMC operator will be governed by these performance norms.

- 15.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates (SOR) and the Performance Standards of the CHPT which is attached as **Annex**.
- 15.2. The revised SOR shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2019. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. The validity of the existing SOR of CHPT is deemed to have been extended beyond 30 September 2016 till the effective date of implementation of this Order passed.
- 15.3. The CHPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes/day including major cargo groups. The CHPT has also proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels.
- 15.4. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy, 2015. If CHPT does not fulfil the Performance Standard, no indexation is eligible for the next year.
- 15.5. As per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2015, the CHPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. The annual reports shall be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to this Authority from time to time.
- 15.6. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from CHPT under clause 7.1. of the Tariff Policy, 2015 on its website. However, this Authority shall consider a request from CHPT about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. TAMP's decision in this regard would be final.
- 15.7. (a) If there is any error apparent on the face of record, the CHPT may approach this Authority for review of the tariff fixed, giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.
  - (b) Further, the CHPT may also, for any other justifiable reasons, approach this Authority for review of the tariff fixed giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/16/(257)]

Annex

# CHENNAI PORT TRUST SCALE OF RATES

# SECTION-1

#### **Definitions and General Terms & Conditions**

#### 1.1. Definitions-General

In this Scale of Rates (SoR), unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) "Anchorage" shall mean the area outside the breakwater within the Port limit.
- (ii) "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/competent authority.
- (iii) "Cold Move" shall mean movement of vessel without power of the engine of the vessel.
- (iv) "Day" shall mean the period of 24 hours starting from 6.00 a.m. of a day and ending at 6.00 a.m. on the following day.
- (v) "Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo in transit area within port premises beyond free period, as specified in this SoR and shall not apply for cargo stored at areas licensed to port users for such purposes.
- (vi) "Enclosed Harbour" shall mean the area within the breakwater upto buoy No.9 opposite to Dufferin Tower at the junction of Eastern and Northern breakwater of Bharathi Dock.
- (vii) "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (viii) "Free period" shall mean the period during which cargo or container shall be allowed storage free of Demurrage Charges or Storage Charges, as the case may be, and this period shall be exclusive of Customs notified holidays and Closed holidays declared by the Port.
- (ix) "Full Container Load" (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one importer/exporter.
- (x) "Hazardous cargo" shall mean cargo classified as hazardous goods under International Maritime Organization (IMO)
- (xi) "Less than a Container Load" (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one importer/exporter.
- (xii) "Month" shall mean the calendar month.
- (xiii) "Port" shall mean Chennai Port Trust, unless the context otherwise specifies.
- (xiv) "Port Limit" shall mean the limits of Port of Chennai notified by the Central Government in terms of Section 4 (2) of the Indian Ports Act, 1908.
- (xv) "Sailing Vessel" shall mean a vessel propelled solely by wind power.
- (xvi) "Shift" shall mean the duration of 8 hours constituting 3 shifts in a day.
- (xvii) "Shifting" shall mean the movement of a vessel from one berth to another berth or from one berth to anchorage or vice versa within the Port limits.
- (xviii) "Shut out cargo/container" shall mean any cargo/container brought into the Port for shipment but not shipped by the designated vessel and is lying in the Port premises.
- (xix) "Single Buoy Mooring" (SBM) or "Single Point Mooring" (SPM) are loading buoys anchored offshore and serve as a mooring point for tankers to (off) load gas and/or liquid products.
- (xx) "Transshipment" of cargo/container shall mean any cargo/container landed at the Port and subsequently shipped through another vessel to other ports.
- $\textbf{(xxi)} \quad \textbf{``Vessel Completion Date''} \ (\textbf{VCD}) \ \text{means the day on which the cargo operation of the vessel is fully completed.}$
- (xxii) "Warping" shall mean movement of vessel from one berth to adjacent berth for a distance of less than 100 metres with the assistance of ropes and Mooring Crew.
- (xxiii) "Wharfage" shall mean the basic dues recoverable on all cargo/container imported or exported or transshipped within the Port limits or passing through the port, whether porterage was provided by the Port or not.

## 1.2. General Terms & Conditions

- $(i) \qquad \hbox{System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC):} \\$ 
  - (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.

(b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

#### (ii) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:

- (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (b) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

## (iii) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate:

- (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for "worldwide and coastal" operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage in the following scenario:
  - i. Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
  - ii. Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
    - \* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002- Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/container.
- (iv) (a) Vessel related charges shall be levied on ship owners/steamer agents. All US dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in US dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the Reference rate notified by the Reserve Bank of India or the market buying rate notified by State Bank of India as may be specified from time to time.
  - (b) The day of entry of the vessel into the port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.
  - (c) A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than 30 days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v) (a) The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
  - (b) A coastal vessel shall be liable to pay port charges on coastal rates notwithstanding whether it was berthed on priority or otherwise.
  - (c) The cargo/container related charges for all Coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron Ore pellets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
  - (d) For the purpose of this concession, cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage.
  - (e) The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (vi) (a) The Unit of Measurement for calculation of the port charges are as follows:
  - iv. One unit by weight means 1 Metric Tonne (M.T.) equivalent to 1000 kilograms.
  - v. One unit by volume means 1 Cubic Meter (Cu. m.)
  - vi. One unit by volume of liquid means 1 Kilolitre (K.L.) equivalent to 1,000 litres.
  - (b) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, any fractions shall be treated as one unit.
- (vii) The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Port.
- (viii) Interest on delayed payments/refunds:
  - (a) Users shall pay interest on delayed payments and the Port shall pay interest on delayed refunds at the same rate. The rate of interest will be 15% p.a.

- (b) The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Port. This provision will not apply to the cases where payment is to be made before availing of the services/use of Port properties, as stipulated in the Major Port Trusts' Act, 1963 and/or prescribed as a condition in this SoR.
- (c) The delay in refunds by the Port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (ix) The minimum charges recovered in any one application/bill shall be ₹ 200/-.
- (x) No refund shall be made if the amount refundable is less than ₹100/-. This limit of ₹100/- shall also be applied for supplementary claims by the Port. This, however, shall not apply for the provisional Deposits collected for the services in advance.
- (xi) Vessel related charges shall be collected based on GRT of the vessel. Deck cargo shall be exempted from assessment of all vessel related charges.
- (xii) (a) Wharfage on Import cargo shall be paid at the rate applicable on the date of commencement of landing of the cargo.
  - (b) Wharfage on Export cargo shall be paid on admittance of the cargo into the Port premises at the rate prevailing on the date of admittance.
  - (c) The vessels shall pay the port dues on entering in to the port limits at the rate applicable on the date of entering in to port limit.
- (xiii) (a) The port shall not be responsible to the user or any person for any loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from use of the equipment during the period of hire. The user shall indemnify the Port against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from use of the equipment during the period of hire, to any property belonging to the port including the equipment, or to any other persons or property. The liability of the user shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the port. The user shall also indemnify the port for all liabilities under the Workmen's Compensation Act.
  - (b) In case of damages to port assets or properties partly or wholly, the hirer shall deposit anticipated amount for all such charges for damages as assessed by the Port immediately on receipt of the demand, pending determination of the final claim by the Port. In case of total loss, the hirer shall deposit the book value or market value of the port assets or properties, whichever is higher. If the damage cost is not paid within the time stipulated, the same will be adjusted from any dues payable to the hirer concerned.
- (xiv) (a) The rates prescribed in this SoR are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
  - (b) The Port may also, if it so desires, rationalize the conditionalities prescribed in this SoR.
  - (c) The Port should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (xv) In order to decongest the ports and encourage exporters/importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port charges for the services rendered after regular hours.

[This condition is incorporated in pursuance to the MOS letter No.PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016 based on which a common adoption Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 16 February 2016 is approved by the Authority]

## (xvi) **Annual Indexation**:

- (a) The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the CHPT achieving the Performance Standards prescribed in schedule 1.3 below. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year.
- (b) The port should declare the Performance Standards achieved by it annually for the period 1 January to 31 December vis-àvis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the CHPT to be intimated by the port to the concerned users and to the Authority.

## 1.3. Performance Standards

S. No.	Performance of Port	Unit	Standard
1	Cargo Related Services - Average Ship Berth day Output		
(a)	Crude Oil	M.T.	46,500
(b)	Other POL Products	M.T.	6,700

(c)	Edible Oil	M.T.	3,600
(d)	Other Liquid	M.T.	3,500
(e)	Dry Bulk	M.T.	8,200
(f)	General Cargo	M.T.	3,000
	Overall	M.T.	15,400
2	Vessel Related Services		
(i)	Average Turnaround Time		
(a)	Crude Oil	Day	4.00
(b)	Other POL Products	Day	4.00
(c)	Edible Oil	Day	3.00
(d)	Other Liquid	Day	2.75
(e)	Dry Bulk	Day	4.50
(f)	General Cargo	Day	2.70
	Overall	Day	2.60
(ii)	Average Pre-berthing Waiting Time		
(a)	Crude Oil	Hours	35.00
(b)	Other POL Products	Hours	33.30
(c)	Edible Oil	Hours	15.00
(d)	Other Liquid	Hours	22.00
(e)	Dry Bulk	Hours	9.20
(f)	General Cargo	Hours	7.60
	Overall	Hours	10.40

# SECTION - 2 VESSEL RELATED CHARGES

## 2.1 Port Dues

# 2.1.1. Schedule of Port Dues

Sl.	T	Rate Per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel		
No.	Type of vessel	Foreign (in USD)	Coastal (in ₹)	Foreign	Coastal	
1.	POL including Crude oil vessels	0.305	8.07			
2.	Container vessels	0.305	8.07	On each entry into the Port	Once in 30 days	
3.	RoRo vessels	0.305	8.07		Once in 30 days	
4.	Other general cargo/passenger vessels	0.305	8.07			
5.	Non-cargo vessels	0.305	8.07	On each entry into the port		

**Note:** Reduced Gross Tonnage as per the International Tonnage Certificate will be reckoned with for levy of Port Dues in case of oil tankers with segregated ballast tank.

# 2.1.2 Concession/Exemption in Port dues:

Sl.	Description	Concession /
No.	Description	Exemption
1.	Vessels entering the port in ballast and not carrying passengers	25%
2.	Vessels entering the port but does not discharge or take in any cargo or passengers therein (except materials required for repair purpose)	50%
3.	Vessels entering the port for bunkering at Anchorage but does not enter into Enclosed Harbour	75%
4.	(i) Pleasure yachts	
	(ii) Vessels, after sailing out, compelled to re-enter by stress of weather or any damage to the vessel	
	(iii) Indian Naval and Defence vessels	100%
	(iv) Vessels of war belonging to any Foreign Prince or State but not running for commercial purpose	
	(v) Vessels belonging to other Major Ports except private ports	

# 2.2 Pilotage Fees

# 2.2.1 Schedule of Pilotage Fees

Sl. No.	Vessel size (GRT)				Rate pe	er GRT			
		Foreign (in USD)				Coastal (in ₹)			
		POL & Crude oil vessels	Container Vessels	RoRo Vessels	Other vessels	POL & Crude oil vessels	Container Vessels	RoRo Vessels	Other vessels
1.	Upto 10,000	0.403	0.403	0.403	0.403	10.65	10.65	10.65	10.65
2.	10,001 to 15000	0.462	0.462	0.462	0.462	12.22	12.22	12.22	12.22
3.	15,001 to 30,000	0.532	0.532	0.532	0.532	14.07	14.07	14.07	14.07
4.	30,001 to 60,000	0.756	0.756	0.756	0.756	19.97	19.97	19.97	19.97
5.	60,001 & above	0.875	0.875	0.875	0.875	23.12	23.12	23.12	23.12

# 2.2.2 Concession in Pilotage Fee

Sl. No.	Description	Rate of concession (in %)
1.	Vessels not availing services of either the Pilot or the Tug	50
2.	Vessels availing only one movement (either Inward or Outward)	50

# 2.2.3 Schedule of Shifting Charges

Description	Shifting charges
For each shifting	20% of the Pilotage Fee prescribed in Schedule 2.2.1.

#### 2.2.4 Pilotage Fee for Cold Move operations

Sl. No.	Description	Pilotage Fee
1.	For both Inward and Outward movements	2 times of charges as per Schedule 2.2.1 above
2.	For only one movement (either Inward or Outward)	1.5 times of charges as per Schedule 2.2.1 above
3.	For Shifting	2 times of charges as per Schedule 2.2.3 above

#### 2.2.5 Pilot Requisition cancellation/Pilot detention charges

			Rate per unit		
Sl. No.	Description	Unit	Foreign vessels (in USD)	Coastal vessels (in ₹)	
1.	For cancellation of a requisition for the services of a Pilot with less than 2 hours notice	Per cancellation	135	3600	
2.	For detention of Pilot for more than 30 minutes beyond the time for which requisition was made	Per hour or part thereof	68	1800	

#### Notes:

- (1) Pilotage fee is a composite fee and shall include one inward and one outward movement with services of ports' pilot(s), with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting(s) of vessels for 'port convenience'. Shifting at the request of the vessels will attract separate shifting charges as per Schedule 2.2.3 above.
- (2) Shifting charges shall be levied for movement of a vessel from one berth to another berth within the Enclosed harbor or turning around of a vessel within the same berth, at the request of the user or for other than 'port convenience'.
- (3) Shifting of a vessel to anchorage and re-entry at the request of the user or for other than port convenience or due to bad weather, shall be considered as a pilotage operation and will attract additional pilotage charges at the rates prescribed in Schedule 2.2.1 above.
- (4) If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted/un-berthed for undertaking dredging work/hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "Shifting for Port Convenience". The shifting made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "Shifting for Port Convenience".
- (5) For shifting/pilotage of any vessel for the convenience of/benefit of another vessel, the vessel benefited is liable to pay the shifting/pilotage charges for shifting and repositioning of the vessel shifted.

#### 2.2.6 Charges for hire of Tugs/Launches/Mooring Crew

			Rate per unit per hou	ır or part thereof
Sl. No.	Description	Unit	Foreign	Coastal
			(in USD)	( <b>in ₹</b> )
1.	Oil Recovery vessel	Per vessel	667	17,600
2.	Tugs	Per tug	900	23,800
3.	Vessel "Prestige"	Per vessel	460	12,100
4.	Launches	Per launch	90	2,400
5.	Mooring crew	Per crew	20	530

#### 2.3 Berth Hire Charges

#### 2.3.1 Schedule of Berth Hire charges

Sl.	Type of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof			
No.	Type of vesser	Foreign (in USD)	Coastal (in ₹)		
1.	POL including Crude oil vessels, calling at Oil Berths	0.0043	0.1140		
2.	Container vessels	0.0043	0.1140		
3.	RoRo vessels	0.0043	0.1140		
4.	Other general cargo vessels, Bunkering vessels and Govt. Research vessels	0.0043	0.1140		
5.	Non-cargo vessels	0.0086 subject to a minimum of USD 600 per vessel	0.2280 subject to a minimum of ₹16,000 per vessel		

#### 2.3.2 Additional Berth Hire Charges

Decarintion	Rate per hour or part thereof	
Description		Coastal (in ₹)
Vessels not calling for Pilot within 4 hours after completion of discharge or loading or ballasting or within such extension granted by Port, in writing, calculated for the period of actual delay in calling the pilot, except:		
(a) Vessel waiting for tide for safe sailing	564	14,900
(b) Strike by the Port employees		ĺ
(c) Break down of port equipment		
(d) Vessel under arrest by Court		

## Notes:

- (1) The period for the purpose of levy of Berth Hire shall be reckoned from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (2) Berth hire charges include charges for one wharf crane, for landing and shipment (subject to availability) For additional cranes, charges prescribed at Schedule 3.2.2 shall apply.
- (3) Berth Hire Charge shall not be levied after expiry of 4 hours from the time of the vessel signalling its readiness to sail. The time limit of 4 hours shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities. A penalty equivalent to Berth Hire charges for 24 hours shall be levied for a "False Signal" by a vessel.
  - "False Signal" means a vessel signals its readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for unberthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signalling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions"
- (4) Priority/Ousting Priority Charges in addition to Normal Berth Hire Charges as stated below or as and when changed by the Govt. or any other competent authority, will be applicable:
  - (a) For providing "**Priority Berthing**" to any vessel, a fee equivalent to 75% of the Berth Hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth subject to a minimum of Berth Hire charges for 24 hours shall be levied.
  - (b) For providing "Ousting Priority" to any vessel, a fee equivalent to 100% of the Berth Hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth subject to a minimum of Berth Hire charges for 24 hours shall be levied. In addition, pilotage/shifting charges for 'shifting out' and 'shifting in' of the vessel shifted from berth, shall be levied on the vessel enjoying ousting priority.
  - (c) The fee for providing priority/ousting priority as mentioned above shall not be charged for the following categories:
    - (i) Coastal vessels which will be accorded priority berthing.
    - (ii) Vessels for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.

- (5) In respect of Vessels coming under "Berth Reservation Scheme", the berth reservation charges shall be paid as per the scheme and direction issued by the Government from time to time.
- (6) No Berth Hire will be charged when the vessels idle at the Port's berths when operations cannot take place due to breakdown of the port equipment or power failure or any other reasons attributable to Port. This provision will, however, not apply in the case of vessels idling at berths operated by the private operators licensed by the Port due to reasons not attributable to Port.
- (7) If the vessel operations are stopped for more than 24 hours due to dispute between the Master of the Vessel and the Stevedoring Agents/C&F Agent/Importer/Exporter of the cargo, stowage problem, ship-crane repair, etc., Berth Hire charges at 2 times of normal Berth Hire charges as per Schedule 2.3.1 above shall be payable for the period beyond 24 hours and till the operations are resumed.

## 2.3.3 Schedule of Berth Hire charges for Sailing vessel/Floating crafts/bodies/any other vessel

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in ₹)
1.	Vessels, other than Merchant vessels and not registered under Harbour Craft Rules of Chennai Port, berthed at Timber Pond and Boat Basin	Per vessel per hour or part thereof	100
2.	Vessels registered under Harbour Craft Rules of Chennai Port berthed anywhere in the port	Per vessel per day or part thereof	135
3.	Pleasure yachts	Per yacht per calendar month or part thereof	3,000

#### Note:

The non-commercial powered 94arbor crafts belonging to the Central Government or a State Government such as the launches of the Defence Service, the Customs, the Police and the Port Health Department that are plying and stationed at the port for their Departmental use, concerning the Port Operations will be exempted from the above Berth hire charges.

#### 2.3.4 Anchorage Fee

<b>Description</b>	Rate per GRT per hour or part thereof	
Description	Foreign	Coastal
		(in ₹)
Vessels entering the Enclosed Harbour, shifted to Anchorage and subsequently re-berthed, for the period of stay in anchorage at any points within the Port limits	0.0009	0.0238

#### SECTION-3

#### **CARGO RELATED CHARGES**

## 3.1 Wharfage

## 3.1.1 Schedule of Wharfage Charges for Bulk and Break Bulk

Sl.	Description of Cargo		Rate (in ₹)	
No.			Foreign	Coastal
1.	Acids & Chemicals			
(i)	Acids of all kinds	M.T.	100	60
(ii)	Chemicals of all kinds including Carbon black, Linear Alkaline Benzoine, Orthoxylene	M.T.	152	91
2.	Coir, Coir products and Jute & Jute products	M.T.	134	80
3.	Construction and Building Materials  Asbestos, Bitumen, Blue metal sand, Bricks, Cement, Clinker, Sand, Silica Sand, Slag, Stones & Tiles	M.T.	45	27
4.	Crude Oil & POL Products			

(i)	Crude Oil	M.T.	57	57
(ii)	Petrol	M.T.	81	81
(iii)	Diesel Oil	M.T.	69	69
(iv)	Kerosene Oil & Aviation Turbine Fuel (ATF), Base oil & Lubricants	M.T.	73	73
(v)	Furnace oil	M.T.	61	61
(vi)	Naptha	M.T.	77	77
(vii)	Oil bunkering to vessels	M.T.	47	47
5.	Defence stores	M.T.	134	80
6.	Edible oil of all kinds	M.T.	78	47
7.	Fertiliser			
(i)	Sulphur, Rock Phosphate, Urea and other Raw Fertilizer			
(ii)	Ammonium Sulphate, Potash, Di-Ammonium Phosphate (DAP), Murate of Potash (MoP) and other Finished Fertilizers	M.T.	45	27
8.	Food grains and Food products			
(i)	Cereals and pulses of all kinds	M.T.	45	27
(ii)	Salt	M.T.	28	17
(iii)	Sugar	M.T.	56	34
(iv)	Marine products	M.T.	43	26
(v)	Provisions and groceries, fruits, vegetables, not in bulk	M.T.	56	34
9.	Granite Blocks, Dressed marbles and slabs	M.T.	78	47
10.	Machinery & Equipment			
(i)	Aircraft	Each	75,000	45,000
(ii)	Boats and launches	Each	15,000	9,000
(iii)	Machinery & equipment fitted with wheels, as assembled units, like Excavator, Motor Grader, Dumper Trucks, Wheel Loaders, Bull Dozer, Pavers, Power Transformers, Concrete Mixer, etc. along with its own accessories			
	(a) weighing upto 15 M.T.	Each	30,000	18,000
	(b) weighing above 15 M.T. & upto 30 M.T.	Each	45,000	27,000
	(c) weighing above 30 M.T.	Each	1,00,000	60,000
(iv)	Machinery & Equipment other than mentioned in (iii) above including Electrical and Electronic goods, Wires, Cables, Parts, Tools & Accessories	Ad valorem	0.31%	0.18%
(v)	Railway wagons & coaches	Each	22,300	13,380
(vi)	Locomotives	Each	33,500	20,100
11.	Metal & Metal products			
(i)	Ingots & Billets, Sheets & Plates, Bars, Rods, Angles, Pipes & Fittings	M.T.	90	54
(ii)	Metal scrap	M.T.	45	27
12.	Molasses	M.T.	38	23
13.	Motor vehicles for carrying passengers/cargo			
(i)	Two wheelers	Each	500	300
(ii)	Three wheelers	Each	1500	900
(;;;)				
(iii)	Four wheelers of upto 1400 cc			
(111)	Four wheelers of upto 1400 cc  (a) Import	Each	4,200	2,520

Each Each Each	10,000	5,040 6,000
	,	6,000
	,	6,000
Each	29,000	
	27,000	17,400
sum, Limestone, Kerb		
M.T.	45	27
M.T.	26	16
M.T.	45	45
Each	112	67
Cu. m.	40	24
M.T.	67	40
M.T.	74	44
Ad valorem	0.50%	0.30%
	M.T. M.T. Each  Cu. m. M.T.  M.T.	M.T. 45  M.T. 26  M.T. 45  Each 112  Cu. m. 40  M.T. 67  M.T. 74  Ad 0.50%

<sup>&</sup>quot;Defence stores" would include 'Bombs, grenades, torpedoes, mines, missiles, and similar munitions of war and parts thereof: cartridges and other ammunition and projectiles and parts thereof, including shot and cartridges wads' coming under Arms, Ammunition, parts and accessories thereof but the reference to "parts thereof does not include radio or radar apparatus as per note no. 2 of Chapter no. 93 of Customs Tariff of India.

## 3.1.2 Wharfage on Containers including Shipper Own Container and MAFI

Sl. No.		Rate per Container (in ₹)					
	Type of containers	20'		40'		Above 40'	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	Empty	60	36	90	54	120	72
2.	Laden	770	462	1155	693	1540	924

## 3.1.3 Cargo Free of Wharfage

Sl. No.	Description					
1.	Sweepings collected from wharf/sheds.					
2.	Pallets used for the export of palletized cargo from the wharves.					
3.	Cargo/Containers transferred from one hatch to another of the same vessel neither manifested nor unloaded from the vessel.					
4.	Bonafide consumable/non-consumable ship stores.					
5.	Bonafide passengers' and seamen's baggage and personal effects accompanying them.					
6.	Postal Mail bags.					
7.	Vessels calling the Port on her first voyage, which are manifested as cargo in the IGM/EGM for the purpose of Customs Act, 1962, if the vessels come into the port and sail out of the port limits on their own steam.					

#### **Notes:**

- (1) Assessment of cargo shall be done on the basis of the description of the cargo as given in the Bill of entry/coastal bill of lading in case of import cargo and shipping bill in the case of export cargo, that best fits the item description covered under the above schedule. The description in the invoice and packing list will also be considered, if required.
- (2) Wharfage shall be collected at the rates specified in the Schedule on the basis of:
  - (a) Vessel's draft survey certificate/Vessel's manifested quantity in case of dry bulk cargo;
  - (b) Weighment certificate in case of excess landed cargo;
  - (c) Vessel's ullage certificate quantity/Vessel's manifested quantity in case of liquid bulk;
  - (d) Bill of Entry/Shipping Bill/Invoice/Packing list quantity in all other cases.
- (3) Ad valorem wharfage on imports shall be calculated on CIF value; on the exports on FOB value; and on coastal cargo on value specified in the Bill of coastal goods. Customs Bill of Entry/Shipping Bill/Bill of coastal goods shall be the main documents for assessing the value of cargo for wharfage purpose and where it is not available, the value will be determined based on Bill of lading/invoice, etc.
- (4) Before classifying any cargo under "any other cargo not specified above"—Sl. No.17 of Schedule 3.1.1, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the schedule given above.
- (5) Cargo landed from vessel in distress and reshipped in the same vessel, one time wharfage shall be levied as per the above schedule. Likewise, cargo loaded into a vessel and subsequently unloaded due to various reasons and reshipped in the same vessel, no wharfage shall be payable. However, wharfage shall be levied again if the cargo is reshipped in another vessel.
- (6) (a) Cargo/Container/MAFI not meant for Chennai Port landed and reshipped/transshipped shall be assessed for each handling @ 75% of the wharfage applicable to that cargo/container/MAFI. Steamer Agent shall arrange for movement of Cargo/Container/MAFI from one berth to another, if required.
  - (b) Cargo/Container/MAFI transshipped from vessel to vessel directly, shall be assessed for each handling @ 50% of the wharfage applicable to that cargo/container/MAFI.
  - (c) Cargo/Container/MAFI manifested for Chennai and subsequently amended for 'transshipment', shall be assessed for each handling @ 100% of the wharfage applicable to that cargo/container/MAFI.
- (7) Wharfage on units classified under Sl. No.10 (iii) above will be assessed on the gross weight of the equipment including its own accessories.
- (8) Wharfage for crude oil imported by CPCL will be as per the agreement entered into with CPCL.
- (9) Cargo destuffed from/stuffed into LCL containers will attract the wharfage as per Schedule 3.1.1.
- 3.2 Charges for use of Port Cranes

#### 3.2.1 Charges for use of Mobile Cranes for other than landing/shipment from/to the vessel

Sl.	Description	Unit	Rate for each handling (in ₹)	
			Foreign	Coastal
1.	For cargo operations			
	(i) Upto 5 M.T. per package	M.T. or part thereof	115	69
	(ii) Over 5 M.T. and upto 10 M.T. per package	- do -	205	123
2.	For other than cargo operations	Per shift or part thereof	62	00

#### 3.2.2 Charges for use of Wharf Crane

Sl.			Rate per Crane		
No.	Description	Unit	(in ₹)		
1100			Foreign	Coastal	
1.	Upto 15 M.T. capacity	Per shift or part thereof	12,000	7,200	

## 3.2.3 Charges for use of Floating Crane F.C. Thangam

Sl.			Rate for each handling	
No.	Description	Unit	(in ₹)	
NO.			Foreign	Coastal
1.	For vessel and cargo operations			
	Weight of the package:			
(i)	Upto 30 M.T.		1500	900
(ii)	Above 30 M.T. and upto 60 M.T.	D MT 44 C	2400	1440
(iii)	Above 60 M.T. and upto 100 M.T.	Per M.T. or part thereof	3400	2040
(iv)	Above 100 M.T. and upto 140 M.T.		4700	2820
	Minimum charges for cancellation of requisition within 4 hours	Per cancellation	3,5	00
2.	For other than cargo operations Subject to the minimum of ₹1,20,000	Per hour or part thereof	30,000	

#### 3.2.4 Charges for permitting to use Private Cranes inside the Port

Sl. No.	Description	Unit	Rate for each handling (in ₹)		
100.			Foreign	Coastal	
1.	For vessel and cargo operations				
	Weight of the package:				
(i)	Upto 10 M.T.		20	12	
(ii)	Above 10 M.T. and upto 30 M.T.	M.T. or part thereof	40	24	
(iii)	Above 30 M.T.		200	120	
2.	For other than cargo operations	Per shift or part thereof	62	20	

#### **Notes:**

- (1) Charges prescribed in Schedule No.3.2.1 to 3.2.3 are payable for actual deployment of cranes. Direct delivery/loading of cargo with ship's own gear shall be allowed with the prior approval of the Port in which case the cranage charges will not be applicable.
- (2) Use of private cranes shall be allowed with the prior approval of the Port on payment of the charges prescribed under Schedule 3.2.4 above. Use of tug master/prime mover for landing/loading of cargo other than MAFI will be considered as use of private crane
- (3) The maximum load capacity of the F.C. Thangam is 140 M.T. The packages weighing above 140 M.T. or packages which cannot be accommodated on the deck of F.C. Thangam shall be permissible with the use of private cranes on payment of the charges prescribed under Schedule 3.2.4 above.
- (4) Usage of F.C. Thangam for ship to shore movement of packages and vice versa will be considered as single handling.

#### 3.3 Demurrage Charges

#### 3.3.1 Free period for storage of cargo in transit areas

Sl. No.	Description	Free period (in Days)	Day of commencement of free period
1.	Import Cargo		
(i)	Other than direct delivery	7	Day following the Vessel Completion Date
(ii)	Cargo sold in auction	3	From the date of confirmation of sale

2.	Export Cargo		
(i)	Cars through RoRo vessels	20	Actual day of admission of the cargo in the port premises
(ii)	All other cargo	30	- do -
(iii)	Shut out cargo removed out of port premises being without shipped	2	- do -
3.	Salvaged goods	3	Day of salvage
4.	Transshipment cargo	21	Day following the Vessel Completion Date
5.	Cargo detained by the Commissioner of Customs for special examination /analytical or technical tests or Import Control formalities and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importers/Exporters	45	From the date of expiry of free days, if detained by Customs before expiry of applicable free days.  From the date of detention, if detained by Customs after expiry of applicable free days.

#### Notes:

- (1) Whenever discharge of Import cargo is suspended or stopped for more than 48 hours for any reason not attributable to Port, free days shall be declared for the cargo already discharged. Free days for the balance cargo shall be declared after discharge.
- (2) The period from the date of commencement of loading of export cargo to the date of completion of loading shall also be free for export cargo.
- (3) For direct delivery of cargo, a free time of 24 hours will be allowed from the time of loading of cargo onto the vehicle, after which demurrage applicable for import cargo shall be levied.
- (4) No free days will be allowed for cargo declared as unfit for human consumption by the PHO and destroyed by Port.

#### 3.3.2 Schedule of Demurrage Charges after free period

Sl.		Rate per wharfage unit
No.	Description	per day or part thereof
		(in ₹)
1.	Import cargo	
	(i) For the first 7 days	18.50
	(ii) For the next 10 days	37.00
	(iii) For the next 13 days	55.50
	(iv) Thereafter	112.50
2.	Export cargo and Transshipment cargo	
	(i) For the first 7 days	18.50
	(ii) For the next 3 days	37.00
	(iii) Thereafter	112.50

#### **Notes:**

- (1) In cases where the wharfage is based on per each unit and on ad valorem, demurrage shall be reckoned with on gross weight (per M.T. or part thereof)
- (2) Demurrage leviable in respect of abandoned, uncleared and unclaimed cargo sold by the Port in public auction shall be limited to 6 (six) months from the date of its accrual, or the date of receipt of letter of abandonment by Port, whichever is earlier.
- (3) Demurrage leviable in respect of cargo declared as unfit for human consumption by the PHO and destroyed by Port shall be limited to 6 (six) months from the date of its accrual and, or the date of condemnation by the PHO, whichever is earlier. In case the cargo is certified for cattle/poultry feed, the demurrage shall be levied till the date of clearance.

#### 3.3.3 Charges to be recovered from Customs on goods confiscated by Customs

Pre-confiscation charges	Cargo related charges accrued on the goods from the date of expiry of free days upto the date of confiscation, limited to a maximum of 4 months. The amount due shall also be limited to the extent of amount available from the Customs from the proceeds of sale of confiscated goods.
Post confiscation storage charges	Rs.50/- per wharfage unit per day or part thereof, if unit of levy of wharfage is on weight/volume basis.  Rs.300/- each per day or part thereof, if unit of levy of wharfage is on each basis.
Removal charges	Rs.350/- per M.T. or part thereof

#### 3.3.4 Charges for storage of Containers including Shipper Own Container and MAFI

	Description	Rate per day or part thereof						
Sl. No.		Foreign container (in USD)			Coastal container (in ₹)			
110.		20'	40'	Above 40'	20'	40'	Above 40'	
1.	Import & Export-Laden & Empty							
	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	
	4–15 days	3.55	7.10	10.65	94.00	188.00	282.00	
	16–30 days	7.10	14.20	21.30	188.00	376.00	564.00	
	Beyond 30 days	14.20	28.40	42.60	376.00	752.00	1128.00	
2.	Transshipment & ICD - Laden & Empty							
	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	
	16–30 days	3.55	7.10	10.65	94.00	188.00	282.00	
	31–45 days	7.10	14.20	21.30	188.00	376.00	564.00	
	Thereafter	14.20	28.40	42.60	376.00	752.00	1128.00	

#### Notes:

- (1) (a) The free period for import containers will commence from the date following the day of landing of the container from the vessel upto the day of loading/delivery/removal of the container.
  - (b) The free period for export containers will commence from the day the container enters into the Port.
- (2) For purposes of calculation of free period, Customs notified holidays and closed holidays declared by the Port shall be excluded.
- (3) The storage charges on abandoned FCL containers/Shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (a) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (b) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the Container Agent (CA)/Main Line Operator (MLO) can also issue abandonment letter subject to the condition that:
    - the CA/MLO shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
    - ii. the CA/MLO shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (c) The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

(d) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs Order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charges shall cease to apply from the date of such removal.

## 3.4 Other Cargo Related Charges

Sl. No.	Description	Rate per M.T. or part thereof (in ₹)
1.	Special Port Service Charges for Rail borne cargo both inwards and outwards except container	12.50
2.	Pollution levy for all dry bulk cargo	5
3.	Cargo Removal charges for each removal	150

#### SECTION-4

#### STEVEDORING AND CLEARING & FORWARDING CHARGES

## 4.1 Charges for supply of labour/staff for Stevedoring Operations

Sl.	Category of worker/staff	Rate per shift or part thereof (in ₹)			
No.		Time Rate Wages	General Levy (192%)	Total	
1.	On Board Supervisor	2260	4340	6600	
2.	Tally Clerk	1770	3400	5170	
3.	Tindal	1620	3120	4740	
4.	Maistry	1620	3120	4740	
5.	Winch Driver	1620	3120	4740	
6.	Signal Man	1500	2880	4380	
7.	Mazdoor	1500	2880	4380	

### Notes:

- (1) The above charges shall be paid by the Stevedores prior to the engagement of labour.
- (2) In case of shortage of manpower in one category, the available manpower in other categories will be deployed, subject to suitability.
- (3) Time rate wages in respect of additional manpower required by stevedores shall be payable as per the schedule above.
- (4) The piece-rate incentive shall be paid by the Stevedores at actuals separately.

## 4.2 Piece Rate Incentive for C&F workers

Description	Rate per M.T. (in ₹)
For Receipt/delivery/inter-carting	4

Note: The above charge is not applicable in case of direct delivery/shipment.

## 4.3 Special Levy

Description	Rate per M.T. (in ₹)
Special levy to meet the wage revision arrears	1

Note: The above charge will be collected on all cargo involving deployment of cargo handling workers through Import and Export Applications.

#### **SECTION - 5**

#### MISCELLANEOUS CHARGES

## 5.1 Embarkation/Disembarkation Charges

Description	Rate per person (in ₹)	
Description	Foreign vessel	Coastal vessel
Embarkation/Disembarkation charges (Defence personnel on duty are exempted)	100	50

During the stay of the vessel, the above charges are payable only for the first embarkation/disembarkation, irrespective of no. of times a passenger embark/disembark.

#### 5.2 Charges for Hire of Port Equipment

Sl. No.	Description	Unit of levy	Rate (in ₹)
1.	Tanker Trailer of 10 KL capacity	Per shift or part thereof	24,000
2.	Hopper	Per shift or part thereof	4,000
3.	Gangway	Per shift or part thereof	1,500
4.	Oil Skimmer	Per shift or part thereof	4,000
5.	Oil Barrier (per metre length)	Per shift or part thereof	250
6.	Fire Engine and gear	Per hour or part thereof	4,700
7.	(i) Grabs of upto 5 cu. m. capacity	Per shift or part thereof	1600
	(ii) Grabs of 8 cu. m. capacity	Per shift or part thereof	3600

## 5.3 Charges for the use of Slipways

Ī	Sl.	Description	Rate per slipway per day or part thereof
	No.	Description	(in ₹)
	1.	Main slipway	5,000
ĺ	2.	Mini slipway	3,000

Note: The above charges include taking up and launching the vessel/craft and also inclusive of shore labour and materials required in preparing the cradle in hauling up and in launching the vessel/craft and also the use of blocks. All other materials such as ropes shall be supplied by the vessel/craft. The blocks or any other materials cut or destroyed or damaged shall be charged at actual cost of damage as assessed by Port.

## 5.4 Charges for erecting Hoardings, Sign boards, Neon boards, etc. in the Port Premises

Sl. No.	Description	Rate per sq. m. per year or part thereof (in ₹)
1.	Single sided	3,000
2.	Double sided	5,000
3.	Neon boards	2,000

Note: The terms and conditions will be governed by the letter of permission to be issued by the Port.

# 5.5 Other Miscellaneous Charges

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in ₹)
1.	Charges for flushing the pipelines with seawater	Per day or part thereof	10,000
2.	Water supply to vessels at Bharathi Dock  Per M.T. or part thereof		400
3.	Charges for permitting water supply to vessels through tanker lorries by licensed agents	s by licensed Per Trip	
4.	Charges for taking photographs, shooting films, videography in the port premises		
	(i) Making Feature films/Documentary films		75,000
	(ii) Videography	Per day or part thereof	37,500
	(iii) Photography by still camera		1,000
5.	Charges for issue of Licence to the Agents for engaging private labour within the port premises		
	(i) Issue of fresh licence	Per licence per year	1500
	(ii) Renewal before expiry of licence		750
6.	Charges for issue of certificates/documents from Port records	Per sheet	50
7.	Charges for issue of Scale of Rates	Each	100